

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

DES
MARCHANDISES
EN COURS DE TRANSPORT

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

THÈSE pour le Doctorat ès sciences juridiques

PAR

Jean PALAYRET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

MEMBRES DU JURY

MM. VALÉRY, *Doyen, Président.*

BECQUÉ, *professeur*

ROCHE-AGUSSOL, *agrégé.*

} *Assesseurs.*



MONTPELLIER

IMPRIMERIE ROUMÉGOUX ET DEHAN, RUE VIEILLE-INTENDANCE

1921

DES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT

—

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

—

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

DES
MARCHANDISES
EN COURS DE TRANSPORT

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

THÈSE pour le Doctorat ès sciences juridiques

PAR

Jean PALAYRET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



MEMBRES DU JURY

MM. VALÉRY, *Doyen, Président.*

BECQUÉ, *professeur*
ROCHE-AGUSSOL, *agrégé.* } *Assesseurs.*



MONTPELLIER

IMPRIMERIE ROUMÉGOUS ET DEHAN, RUE VIEILLE-INTENDANCE

1921

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VALÉRY, Doyen, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

MOYE, professeur de Droit international public, assesseur.

CHARMONT, professeur de Droit civil (en congé).

MORIN, professeur de Droit civil.

DONNEDIEU DE VABRES, professeur de Droit criminel.

BECQUÉ, professeur de Droit civil.

DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit administratif.

ROCHE-AGUSSOL, agrégé d'économie politique.

BASTID, chargé de cours de Droit constitutionnel.

DIJOL, chargé de cours de Procédure.

VINCENT, chargé de cours de Droit romain.

BOSC, chargé de cours de Droit civil.

SURET, chargé de cours d'Economie politique.

GUENOUN, chargé de cours de Droit romain.

VIALLETON, chargé de cours de Droit civil.

VIGIÉ et BRÉMOND, Doyens honoraires.

LABORDE, professeur honoraire.

CHAUSSE, professeur honoraire.

ROCHETTE, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. VALÉRY, Doyen, *Président*.

BECQUÉ, *professeur*

ROCHE-AGUSSOL, *agrégé*

} *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses: ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A LA MÉMOIRE
DES PROFESSEURS ET ÉTUDIANTS

DE LA FACULTÉ DE DROIT DE MONTPELLIER

Morts pour la France

A MON PÈRE
A MA MÈRE

J. PALAYRET.

BIBLIOGRAPHIE

A. Répertoires et Revues de doctrine, de législation et de jurisprudence

ABRÉVIATIONS.

<i>J. G.</i>	Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence, par Dalloz.
<i>Fuz. Herm.</i>	Répertoire général alphabétique de droit français, par Ed. Fuzier-Hermann.
<i>Pand. fr.</i>	Pandectes françaises.
<i>D. P.</i>	Recueil périodique Dalloz.
<i>S.</i>	Recueil général des Lois et Arrêts, par J.-B. Sirey.
<i>Gaz. Pal.</i>	Gazette du Palais.
<i>Gaz. Trib.</i>	Gazette des Tribunaux.
<i>J. Tr. C.</i>	Journal des Tribunaux de Commerce.
<i>Gaz. Trib. Midi</i>	Gazette des Tribunaux du Midi. — Toulouse.
<i>B. A.</i>	Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation.
<i>Buil. Tr.</i>	Bulletin des transports.
<i>Ann. dr. comm.</i>	Annales de droit commercial.

B. Autres ouvrages.

- AUBRY et RAU. — Cours de droit civil français, 8 vol., 1878.
- BAUDRY-LACANTINERIE. — Traité théorique et pratique de droit civil, 29 vol., 1909.
- BEDARRIDE. — Des chemins de fer au point de vue des transports, 2 vol., 1891.
- COLIN et CAPITANT. — Cours élémentaire de droit civil, 3 vol., 1917.
- DUVERDY. — Traité du contrat de transport par terre et spécialement par chemin de fer, 1 vol., 1874.
- FERAUD-GIRAUD. — Code des transports de marchandises et de voyageurs par chemins de fer, 3 vol., 1891.
- HUC. — Commentaire théorique et pratique du code civil, 15 vol., 1903.
- JOSSERAND. — Les transports, 1 vol., 1910.
- LAMBERT. — La stipulation pour autrui. Thèse, Paris, 1893.
- LANCKMANN. — Traité des transports par chemin de fer en Belgique, 1 vol., 1876.
- LETURCQ. — De la situation respective de l'expéditeur et du destinataire dans le contrat de transport. Thèse, Paris, 1903.
- LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial, 6 vol., 1891.
- PICARD. — Traité des chemins de fer, 4 vol., 1887.
- PLANIOL. — Traité élémentaire de droit civil, 3 vol., 1917.
- REBEL et JUGE. — Traité théorique et pratique de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer, 1 vol., 1847.
- RUBEN DE COUDER. — Dictionnaire de droit commercial, 7 vol., 1881.

SABATÉ. — Législation comparée et conflit des lois en matière de contrat de transport de marchandises. Thèse, Toulouse, 1906.

THALLER. — Traité élémentaire de droit commercial, 1 vol., 1916.

WAUWERMANS. — Le contrat de transport, 1 vol., 1891.

OBSERVATION. — Les références aux ouvrages cités dans la bibliographie ne comportent que le nom de l'auteur non suivi du titre de l'ouvrage.

DES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

INTRODUCTION

De nos jours et depuis un demi-siècle environ, l'industrie des transports par chemin de fer s'est développée d'une façon considérable.

L'essor prodigieux des transports ferroviaires, qui a suivi la transformation économique opérée pendant la première moitié du siècle dernier, nous a fait assister à une rapide transformation de la notion de contrat de transport, qui nous a brusquement éloigné des règles précédemment admises.

Aussi, dans cette branche de l'activité humaine, on ne peut guère suivre l'évolution historique qui, en matière d'autres contrats, lentement transformés par l'œuvre des siècles, constitue un guide si sûr et si précieux pour le juriste et le législateur.

En France, la notion de contrat de transport par voie ferrée n'a pas été dégagée et fixée par le législateur.

En effet, cette matière est réglementée par une législation fragmentaire, incomplète, dispersée, souvent incohérente qui, rédigée au hasard, sans plan d'ensemble, s'est montrée à l'expérience nettement imparfaite.

La doctrine et la jurisprudence ont accompli leur œuvre traditionnelle en interprétant de la façon la plus heureuse l'œuvre législative et ont suppléé à son insuffisance en la complétant à la lumière du raisonnement juridique et des nécessités économiques.

De nombreux auteurs se sont attachés à étudier les différentes questions relatives au contrat de transport. Malgré l'autorité qui s'attache à tant de savants ouvrages (1) publiés en la matière, il nous a paru intéressant d'étudier quelques-uns des problèmes juridiques relatifs aux marchandises en cours de transport, ainsi que quelques questions pratiques s'y rattachant.

En effet les nécessités économiques se modifient sans cesse sous l'influence des événements historiques. Après le grand bouleversement produit par la guerre, il est plus que jamais indispensable que les marchandises en cours de transport ne soient pas pratiquement mises hors du commerce, que la valeur représentée par ces marchandises puisse servir d'instrument de crédit et que les transactions conclues au sujet de ces marchandises puissent être exécutées avec facilité et surtout avec sécurité.

De cette façon, les transports inutiles pourront être évités, ce qui présente une grande importance à une époque où

(1) Et notamment au remarquable traité de M. Louis JOSSE-RAND.

les tarifs de transport ont augmenté dans des proportions considérables, qui dépassent fréquemment celle de l'augmentation du prix des marchandises transportées.

D'autre part, par suite de l'instabilité de la situation économique actuelle, les chiffres des trafics ferroviaires varient brusquement dans des proportions anormales ; il est très probable qu'une adaptation du contrat de transport aurait pour heureux résultat une plus grande facilité des marchés, qui entraînerait une stabilisation du trafic.

Cette étude se bornera au transport des marchandises proprement dites, à l'exclusion des colis postaux, des colis agricoles et des bagages qui sont soumis à un régime particulier (1).

Nous n'envisagerons que les transports nationaux. Dans un chapitre I, nous nous proposons d'essayer de dégager le caractère juridique du contrat de transport, considéré dans les rapports qu'il engendre entre le transporteur et le destinataire.

Dans un chapitre II, nous chercherons à déterminer à qui appartient le droit de disposition sur les marchandises en cours de transport.

Le chapitre III sera consacré aux contrats sur marchandises en cours de transport ; le chapitre IV aux saisies des marchandises en cours de transport.

(1) Cf. : FÉRAUD-GIRAUD, t. I, n° 510 et t. III n° 326 ; JOSSE-RAND, n°s 780 et s. et 939 et s.

CHAPITRE PREMIER

Nature juridique du contrat de transport

Le contrat de transport, en matière terrestre, est réglementé en Droit Français par le Code Civil (art. 1782 à 1786) et par le Code de Commerce (art. 96 à 108).

En matière de chemins de fer, on doit également citer la loi sur les chemins de fer du 15 juillet 1848, le décret réglementaire du 11 novembre 1917 (1), ainsi que le cahier des charges modèle des compagnies de chemins de fer.

Bien que nos textes législatifs soient le plus souvent abondants en définitions parfois sans grand intérêt, on n'y trouve nulle part une définition du contrat de transport. On le définit habituellement : Une convention par laquelle une personne, appelée voiturier (2), s'engage envers une autre personne, appelée expéditeur, à transporter ou à

(1) Ce décret qui abroge l'ordonnance du 15 novembre 1846 est rapporté au D. P. 1920. 4. 149.

(2) L'expression voiturier constitue dans cette définition un terme générique qui désigne aussi bien les commissionnaires de transport, les compagnies de chemins de fer que les bateliers.

faire transporter, moyennant une rémunération, des objets mobiliers d'un lieu déterminé à un autre lieu déterminé où ils devront être remis soit à l'expéditeur soit à une tierce personne appelée destinataire.

Relativement à sa nature juridique, le Code Civil range dans son article 1779, le contrat de transport dans la catégorie des louages d'ouvrage ou d'industrie. Bien que certains auteurs veuillent attribuer au contrat de transport un caractère mixte, comme participant à la fois du louage et du dépôt, nous suivrons le Code Civil et nous considérerons comme suffisamment démontrée la théorie qui analyse le contrat de transport sous forme d'un louage d'industrie.

En effet, l'étude sous ce rapport du contrat de transport sortirait du cadre de cette monographie : l'étude des problèmes juridiques relatifs aux marchandises en cours de transport n'est pas influencée par le caractère qu'on attribue au contrat de transport, elle se borne plus particulièrement à l'analyse des droits que l'expéditeur et le destinataire ou leurs ayants-cause possèdent contre le voiturier.

De par sa nature même, le contrat de transport des marchandises produit des effets qui ne peuvent être limités aux parties contractantes, puisqu'ils sont normalement destinés à se réaliser dans la personne du destinataire ; ce dernier se trouve ainsi pénétrer dans le cercle d'un contrat à la conclusion duquel il est demeuré étranger. C'est pourquoi les nécessités pratiques exigent qu'il lui soit permis d'agir directement contre le voiturier pour obtenir l'exécution du contrat qui a été conclu en sa faveur.

Certains auteurs ont voulu trouver la justification du droit du destinataire contre le transporteur dans l'action oblique de l'art. 1166 du Code Civil. Ce système s'est révélé des plus imparfaits et a soulevé contre lui de sérieuses critiques, dont nous nous bornerons à citer les plus importantes. Tout d'abord dans le cas où l'expéditeur tomberait en faillite, ses droits seraient exercés par la masse des créanciers dont l'action paralyserait celle du destinataire. D'autre part le transporteur pourrait opposer au destinataire toutes les exceptions qu'il aurait pu opposer à l'expéditeur. Il en est une très fréquente qui serait particulièrement gênante pour le destinataire : lorsque les marchandises voyagent aux risques de ce dernier, étant vendues livrables « gare de départ », l'action du destinataire serait, en fait, sans valeur, puisque le voiturier pourrait la repousser sans difficulté en lui opposant que l'expéditeur n'a aucun intérêt à l'exécution correcte du transport.

Dans un autre cas, lorsque l'objet transporté est un cadeau fait par l'expéditeur au destinataire, ce dernier n'étant pas créancier de l'expéditeur ne pourrait utiliser contre le transporteur l'action oblique réservée aux seuls créanciers.

Aussi l'action oblique serait le plus souvent inopérante ou peu pratique et ce système est aujourd'hui abandonné.

Mais il existe dans notre Droit un *negotium juris* qui a pour but de déroger au principe de la personnalité des effets des contrats, c'est la stipulation pour autrui. Aussi la théorie à peu près universellement admise par la doctrine est celle qui rattache l'action du destinataire contre le voiturier à l'art. 1121 du Code Civil (1). Il est vrai que

(1) Sic : JOSSE RAND, n° 384 ; COLIN et CAPITANT, t. 2, p. 325 ; BAUDRY-LACANTINERIE, t. XII, n° 178, II ; HUC, t. VII, n° 50 ;

M. Edouard Lambert, dont l'opinion en la matière est une des plus autorisées, déclare que si en matière de contrat de transport il y a stipulation pour autrui, elle n'intervient que comme explication juridique d'une décision de la loi (1).

Quant à la jurisprudence, elle déclare d'une façon constante que le contrat de transport constitue de la part de l'expéditeur une stipulation pour autrui valable en faveur du destinataire (2).

Quoiqu'il en soit, soit que l'on base cette opinion sur une interprétation de la volonté des parties, soit qu'on considère qu'il y a là une interprétation juridique de la volonté de la loi, le contrat de transport rentre bien dans le cadre de la stipulation pour autrui, telle qu'elle a été dégagée par la doctrine et la jurisprudence modernes.

En effet, nous retrouvons tout d'abord dans le contrat de transport, l'élément essentiel et caractéristique de la stipulation pour autrui ; c'est l'acquisition immédiate par le tiers bénéficiaire (destinataire) d'un droit de créance contre le promettant (voiturier) par le seul fait de la promesse faite au stipulant (expéditeur).

AUBRY et RAU, t. IV, p. 520 ; DUVERDY, n° 92 ; FÉRAUD-GIRAUD, n° 2, 798 et 1008 ; LYON-CAEN et RENAULT, t. III, n° 550 ; PICARD, t. IV, p. 685 ; THALLER, n° 1164.

(1) Ed. LAMBERT, n° 196.

(2) Cass. 9 avril 1879 (D. P. 80. 1.13), 2 décembre 1891 (D. P. 92. 1.161), 31 janvier 1894 (D. P. 94. 1.244), 24 mai 1897 (D. P. 98. 1.23), 8 mars 1911 (D. P. 1913. 1.228), 26 janvier 1915 (D. P. 1916. 1.47) ; Montpellier, 26 juin 1895 (D. P. 93. 2.28) ; Paris 28 avril 1920 (*Gaz. Trib.* 1920. 2.393) et (D. P. 1920. 2.58).

En analysant ainsi l'opération, on permet au destinataire d'exercer contre le voiturier tous les droits et actions qui peuvent naître du contrat, sans que ces actions traversent le patrimoine de l'expéditeur. Les droits ainsi acquis par le destinataire pourront être, en effet, exercés sans qu'il ait à craindre de les voir atteints par la faillite de l'expéditeur, la jurisprudence reconnaissant au bénéficiaire un droit propre exclusif, opposable aux créanciers personnels du stipulant, car il échappe à leur concours (1). Il est d'autant plus utile qu'une telle interprétation accorde ces droits au destinataire, qu'ils ne lui sont pas réservés par un texte de loi. Il faut excepter les actions pour avarie ou perte partielle que lui accorde implicitement l'art. 103 du Code Comm., tel qu'il a été modifié par la loi du 11 avril 1888. On peut considérer ce texte comme une timide, insuffisante et peut-être inconsciente application d'une jurisprudence, qui s'était adaptée d'une façon fort heureuse aux nécessités de la pratique.

En continuant l'application des principes généraux de la stipulation pour autrui, nous devons retrouver le droit de révocation que l'art. 1121, 2° du Code Civil réserve au stipulant, tant que le tiers bénéficiaire n'a pas déclaré vouloir profiter de la stipulation faite à son profit. En d'autres termes, l'expéditeur doit rester le véritable maître du contrat tant que le destinataire n'a pas manifesté son acceptation (2).

(1) Sic : Angers, 13 mars 1842 (S. 42. 2. 475) ; Lyon, 2 juin 1863 (S. 63. 2. 202).

(2) Le terme *acceptation* est pris ici dans le sens d'acte confirmatif du droit acquis par le contrat. Cf. : LAMBERT, nos 72, 73 et 99

Si le destinataire ne veut pas profiter de la stipulation faite à son profit, il a parfaitement le droit de refuser, en vertu du principe qu'on ne peut conférer un avantage à un tiers malgré lui. Il peut donc se retrancher derrière la règle : *invito beneficium non datur*, mais s'il le fait c'est à ses risques et périls. En effet, le transport des marchandises ne constituant le plus souvent que l'exécution d'un contrat antérieurement conclu entre l'expéditeur et le destinataire, ce dernier s'expose à une action en dommages et intérêts, s'il refuse de faire sien le dit contrat de transport.

D'autre part, et c'est le cas le plus fréquent, il peut arriver que l'expéditeur conserve le droit de révoquer la stipulation faite au profit du destinataire, parce que ce dernier n'a pu manifester son acceptation.

En effet, dans la presque totalité des cas, le destinataire accepterait immédiatement la stipulation faite à son profit s'il n'en était empêché, soit parce qu'il ignore que l'envoi a été effectué, soit parce qu'il ne peut valablement manifester son acceptation. La question revient donc à savoir comment le destinataire pourra valablement faire la déclaration de vouloir profiter de la stipulation.

Le moyen le plus normal sera la prise de possession des marchandises. Lorsque le voiturier aura effectué la livraison au destinataire qui accepte, le contrat de transport sera exécuté sans que l'expéditeur ait révoqué la stipulation, le voiturier aura valablement exécuté la promesse qu'il avait faite. Il est alors évident qu'on devra accorder au destinataire toutes les actions nées du contrat.

Mais ce mode d'acceptation est parfois insuffisant, les nécessités du commerce s'accommoderaient fort mal d'un retard parfois long apporté à l'exécution définitive d'un

contrat antérieurement conclu entre l'expéditeur et le destinataire, contrat dont le transport des marchandises constitue l'exécution. On doit donc permettre à l'expéditeur de se dégager sans délai des obligations à sa charge du fait de ce contrat antérieur, en s'entendant avec le destinataire pour substituer à l'action que ce dernier possède contre lui le droit d'agir contre le voiturier. D'autre part, le destinataire doit pouvoir, aussitôt après la prise en charge des marchandises par le voiturier, exiger que l'expéditeur se dessaisisse du droit de révoquer la stipulation.

Les nécessités de la pratique ont donc exigé un système permettant au destinataire de manifester sans retard son acceptation. Ce système est basé sur la transmission du titre appelé lettre de voiture, qui, aux termes de l'art. 101 du Code Comm., forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier. Il y a lieu de faire observer qu'en réalité la lettre de voiture ne forme pas le contrat mais plus exactement le constate et en constitue la preuve.

Étant donné le rôle prépondérant que joue ce titre dans le contrat et l'importance de sa valeur probatoire, il importe d'en rappeler les formes et de faire un court exposé de son développement historique.

Dès l'époque du roulage, la lettre de voiture avait été créée. Rédigée sous la forme d'une lettre ouverte adressée par l'expéditeur au destinataire pour lui annoncer l'arrivée des marchandises, elle contenait toutes les indications utiles : nom du voiturier, date de l'envoi, nombre, poids et marques des colis, prix et délais convenus pour le transport, indi-

cation des déboursés dont l'envoi était grevé et nom et adresse du destinataire(1). La lettre de voiture était rédigée en deux exemplaires, le premier, qualifié de *bonne lettre de voiture*, était, après signature par le voiturier, conservé par l'expéditeur, le deuxième exemplaire, qualifié de *fausse lettre de voiture*, était une copie destinée à accompagner les marchandises. Elle était conservée par le voiturier, pour lui servir d'instructions, elle était au moment de la livraison, remise au destinataire, et lui permettait de vérifier si le transport avait été effectué régulièrement et conformément

(1) Modèle de lettre de voiture, d'après J. RUBEN DE COUDER, t. V, p. 260.

	FR.	C.	
Voiture.....	»	»	Paris le.....
Remboursement.	»	»	A la garde de Dieu et sous
Total.....	»	»	la conduite de..... voiturier, vous
			recevrez deux colis (<i>indiquer la</i>
			<i>nature de la marchandise</i>) marqués
			comme en marge, reconnus bien
2 Ballots			conditionnés, du poids brut de.....
A. M.			lesquels vous devront être rendus
n. 1 et 2			dans..... jours ou le....., ceux du
			départ et d'arrivée non compris, à
			peine de perdre le tiers du prix de
			transport de la voiture, que vous lui
			paierez à raison de... par 100 kgs et
			lui rembourserez en outre la somme
			de..... suivant détail ci-contre.

(Signature de l'expéditeur ou du commissionnaire)

A M.....

Négociant à.....

aux conventions intervenues entre l'expéditeur et le transporteur.

Lorsque les transports par chemin de fer commencèrent à fonctionner, on utilisa naturellement la lettre de voiture telle qu'elle était employée par le roulage et la batellerie. Les lettres de voiture étaient fournies soit par les expéditeurs, soit par les compagnies de chemin de fer. Aux termes de l'art. 49, 4^e du cahier des charges (1), la lettre de voiture était rédigée en double exemplaire dont l'un devait rester aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dès le début des transports par chemin de fer, on déclara que ces lettres de voiture étaient réglées dans leurs formes et dans leurs effets par les art. 101 et 102 du Code Comm. (2). D'autre part, aux termes des art. 49 et 50 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 (3), l'expéditeur pouvait ne pas demander de lettre de voiture, dans ce cas la compagnie était tenue de lui délivrer un récépissé énonçant la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devait être effectué (4). Du rapprochement des deux textes précités, il ressort que le récépissé était considéré comme un titre secondaire, puisque l'expéditeur pouvait le réclamer, *sans préjudice* de la lettre de voiture.

(1) Le cahier des charges modèle est rapporté au J. G., V^e Voirie par chemins de fer, p. 881.

(2) V. REBEL et JUGE, n^o 372 et s.

(3) Rapportée au J. G., V^e Voirie par chemins de fer, p. 850.

(4) L'indication du nom du destinataire ne figurait donc pas dans les mentions prévues.

Aussi pendant longtemps les expéditeurs et les compagnies préférèrent la lettre de voiture qui identifiait mieux les colis et contenait toutes les indications utiles, au récépissé qui, d'ailleurs, ne pouvait être utilisé lorsque les marchandises empruntaient d'autres moyens de transport que la voie ferrée (roulage, batellerie). Mais à la suite de nombreux procès, au sujet de la clause qui stipulait dans les lettres de voiture une indemnité du tiers du prix de transport en cas de retard (1), les compagnies pour éviter toute contestation abandonnèrent complètement, vers 1860, la lettre de voiture pour le récépissé. Mais le droit de timbre sur les récépissés n'étant pas en pratique perçu, l'art. 10 de la loi des finances du 13 mai 1863 vint rappeler aux compagnies qu'elles étaient obligées de délivrer un récépissé aux expéditeurs toutes les fois qu'il n'était pas établi de lettre de voiture. Ce même texte ayant apporté des perfectionnements au récépissé (2) et notamment ajouté aux mentions qu'il devait contenir le nom et l'adresse du

(1) Les expéditeurs prétendaient que toutes les lettres de voiture devaient contenir cette clause et que, même si elle n'y figurait pas, elle devait être sous-entendue. Les compagnies obtinrent le rejet de cette prétention en faisant ressortir que les dispositions de leurs tarifs, qui sont d'ordre public et ont force légale, ne prévoyaient pas cette stipulation. V. Cass. 27 janvier 1862 (D. P. 62. 1. 67).

(2) Un modèle de récépissé a été arrêté par le Ministre des Travaux publics et envoyé aux compagnies par une circulaire du 26 février 1866. Il a été modifié par des circulaires ministérielles du 10 novembre 1875, 6 mars 1876 et 2 mars 1901 (B. A. 1876, p. 63, 69, et 1901, p. 36, 38).

destinataire, de telle sorte qu'il donnait toutes les garanties désirables aux expéditeurs, ces derniers abandonnèrent eux aussi l'emploi de la lettre de voiture.

De plus, la rédaction d'une lettre de voiture a cessé d'être requise depuis la loi du 30 mars-4 avril 1872 (1), dans un cas où elle était restée jusque là indispensable, celui où le transport n'était pas exclusivement accompli par voie ferrée (2).

L'assimilation du récépissé à la lettre de voiture, que la loi de 1863 avait réalisée entièrement au point de vue fiscal et d'une façon à peu près complète au point de vue probatoire, a été achevée depuis par la doctrine (3) et la jurisprudence (4).

Actuellement, le récépissé a, au point de vue pratique, complètement remplacé la lettre de voiture. Les expéditeurs ont cependant la faculté d'utiliser cette dernière, puisque les art. 49 du cahier des charges et 69, al. 3 du

(1) D. P. 72. 4. 77.

(2) L'emploi de la lettre de voiture reste cependant *obligatoire* pour les transports internationaux effectués aux conditions de la Convention de Berne ; dans ce cas, il est délivré à l'expéditeur un titre qualifié de *duplicata de la lettre de voiture* qui a une valeur analogue à celle du *récépissé à l'expéditeur*. V. infra, p. 47 et s.

(3) Sic : DUVERDY, n° 10 ; SARRUT, n° 384, BÉDARRIDE, n° 366 ; RUBEN DE COUDER, n° 221 ; FÉRAUD-GIRAUD, t. I, n° 131 ; PICARD, t. IV, n° 688 ; JOSSERAND, n° 389.

(4) Cass. 12 août 1872 (D. P. 72. 1. 264), 9 décembre 1873 (D. P. 74. 1. 409), 21 juillet 1875 (D. P. 77. 1. 325), 5 août 1878 (D. P. 78. 1. 464), 6 août 1879 (D. P. 80. 1. 14), 26 janvier 1886 (D. P. 86. 1. 124).

décret du 11 novembre 1917, prévoient son emploi, et que l'art. 49 des tarifs généraux et communs P. V. indique les conditions dans lesquelles les lettres de voiture sont acceptées (1).

Etant donné l'importance actuelle du récépissé qui, d'abord simple reçu destiné à constater le dépôt de la marchandise à la gare, est, après une rapide évolution, devenu le véritable titre réglant toutes les conditions du contrat (2), il importe d'étudier sa forme et les conditions dans lesquelles il est rédigé.

Rappelons d'abord que tout expéditeur doit accompagner la remise des marchandises à la gare d'une déclaration d'expédition datée et signée, qui, aux termes de l'art. 44 des tarifs généraux intérieurs et communs, doit indiquer :

- 1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- 2° Le nom et l'adresse du destinataire ;

(1) Art. 49. — Les administrations n'acceptent que pour le coût du timbre les lettres de voiture fournies par les expéditeurs.

Elles ne sont pas tenues d'accepter les lettres de voiture payables au retour.

(2) Une évolution analogue avait précédemment eu lieu en matière de transports maritimes : le connaissement, qui avait été créé pour constater la prise en charge des marchandises, devint le titre essentiel réglant toutes les conditions du contrat ; la charte-partie qui, comme la lettre de voiture, était l'instrument probatoire primordial, n'est, depuis longtemps, presque plus employée et le connaissement est seul rédigé. Cf. : Georges RIPERT, *Droit maritime*, n^{os} 1284 et s.

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques et adresses ;

4° La mention à domicile ou en gare ;

5° La mention en port dû ou en port payé ;

6° La somme à faire suivre comme déboursé.

ainsi que quelques mentions accessoires, auxquelles il convient d'ajouter celle du tarif et des itinéraires demandés, qui ne figure pas dans l'art. 44.

Au moment où les marchandises sont présentées à l'expédition, les préposés de la compagnie vérifient l'exactitude des indications de l'expéditeur et apposent leur visa sur sa déclaration.

Ces employés établissent ensuite le récépissé à l'expéditeur, sur lequel les indications de la déclaration sont reproduites. Ce récépissé a la forme d'un imprimé dont les agents des compagnies remplissent les formules ; il fait partie d'une liasse brochée qui contient quatre autres imprimés dont le titre seul est différent ; ce qui permet de rédiger en même temps au papier carbone le récépissé à remettre au destinataire (1), une feuille registre d'expédition et deux feuilles de chargement (2).

Après avoir transcrit sur le récépissé les indications de la déclaration d'expédition, les agents des compagnies y mentionnent les tarifs appliqués et établissent le montant des frais taxés au départ, ainsi que celui des frais taxés à l'arrivée.

(1) Qui remplace la *fausse lettre de voiture* tandis que le récépissé à l'expéditeur joue le rôle de *bonne lettre de voiture*.

(2) Pour les transports en grande vitesse, les compagnies n'établissent pas de feuille de chargement.

Cet exposé des formes du récépissé et des conditions dans lesquelles il est rédigé permettra maintenant de rechercher quel est le fondement juridique qu'on doit attribuer à la théorie qui considère que la transmission du récépissé au destinataire y dénommé constitue pour l'expéditeur une abdication de la faculté de révoquer la stipulation faite au profit du destinataire.

Cette théorie aujourd'hui définitivement admise, qui constitue l'aboutissement d'une longue évolution de la doctrine et de la jurisprudence et qui a été sanctionnée par les décisions ministérielles homologuant les conditions d'application des tarifs, joue un rôle des plus importants dans le contrat de transport.

Tout en constatant qu'une telle théorie est rendue indispensable par les nécessités pratiques et que ses résultats sont des plus heureux, nous ne craignons de juger un peu faibles les arguments fournis pour la justifier.

Voici comment l'explique M. Boistel, dans une note très complète au sujet du premier arrêt de principe rendu en la matière par la Cour de Cassation, à la date du 9 décembre 1873, arrêt dont les motifs ont été à peu près textuellement adoptés par les décisions qui ont suivi (1) : « Il n'est pas du tout exact de dire qu'il (le destinataire) est étranger au contrat, puisqu'il lui suffit de la moindre manifestation de sa volonté pour qu'il y entre tout à fait et se substitue quelquefois complètement à l'expéditeur. Il s'en suit qu'aucune cession de créance n'est nécessaire pour faire acquérir au destinataire des droits à l'encontre du

(1) D. P. 74. 1. 409.

voiturier, ni de discuter si les formes de l'art. 1690 sont applicables....

....Le voiturier doit, dès le moment du contrat, se regarder comme obligé non seulement envers l'expéditeur, mais encore vis-à-vis du destinataire,... il ne doit pas admettre facilement que l'expéditeur le délie de ses obligations, car il sait que le destinataire a pu, par une simple manifestation de volonté, acquérir le droit à la livraison des marchandises et que l'expéditeur n'a pas le droit de préjudicier à ce droit acquis par le destinataire.

Si donc l'expéditeur vient lui demander de lui remettre les marchandises, le voiturier devra exiger de lui une preuve *très formelle* que le destinataire n'a pas encore manifesté l'intention de profiter du contrat de transport, ou qu'il a renoncé à se prévaloir de la stipulation faite pour lui.

Sans texte formel, un acte rédigé pour constater le contrat de transport, le destinataire en possession de cet acte a un droit absolu à l'encontre du voiturier, et celui-ci ne peut s'acquitter valablement qu'entre les mains du destinataire. Le Code n'a pas jugé nécessaire de le dire formellement, mais sous-entend et présuppose cette règle dans les art. 92 et 576».

La première partie de ces explications, explications que la doctrine et la jurisprudence postérieure ont généralement adoptées, ne nous paraît pas des plus exactes, nous pensons qu'on doit considérer que la transmission du récépissé constitue non pas une manifestation de volonté de la part du destinataire, qui n'intervient pas dans cette transmission, mais qu'au contraire celle-ci doit être considérée comme constituant de la part de l'expéditeur un *abandon du droit de révoquer la stipulation*. Le destinataire pourra ultérieu-

rement se prévaloir vis-à-vis du voiturier de cette manifestation de volonté de l'expéditeur, mais rien ne permet d'affirmer qu'il usera certainement de ce droit. Lorsque l'expéditeur s'est dessaisi du titre probatoire, si le destinataire n'a pas manifesté au voiturier, expressément ou tacitement, sa volonté de profiter de la stipulation, on doit dire que le transporteur se trouve obligé irrévocablement vis-à-vis du destinataire sans qu'il y ait réciprocité. Une simple manifestation de volonté du destinataire, autre que la réception des marchandises, est insuffisante à rendre son droit irrévocable. Ce qui le prouve nettement c'est que doctrine et jurisprudence décident d'une façon unanime que l'action du destinataire prévenu de l'envoi contre le voiturier pour se faire livrer les marchandises n'enlève pas à l'expéditeur son droit de révocation, même si cette action du destinataire est engagée après envoi et réception de l'avis d'arrivée des marchandises (1).

Dans la deuxième partie de sa note, M. Boistel laisse entendre qu'il considère qu'il y a, en l'espèce, une interprétation de la volonté de la loi (art. 92 et 576). Nous partageons entièrement ce point de vue et nous pensons que la théorie qui attribue à la transmission du récépissé l'importance qui vient d'être précisée doit être considérée comme ayant son fondement dans un effet de la loi et dans une interprétation prétorienne de la volonté des parties,

(1) Sic : Cass. 12 mars 1873 (D. P. 74. 1. 158), 13 janvier 1875 (D. P. 75. 1. 379), 18 avril 1901 (D. P. 1901. 1. 421), 3 février 1913 (*Gaz. Pal.* 1913. 1. 385).

plutôt que dans une application des principes généraux de la stipulation pour autrui.

C'est aussi dans la loi et dans la volonté des parties contractantes qu'on doit rechercher la raison pour laquelle le destinataire, qui a accepté la stipulation, se trouve obligé envers le voiturier d'exécuter toutes les obligations prévues au contrat et notamment de payer le prix du transport.

La créance du voiturier contre le destinataire est garantie par le droit de rétention dont auteurs (1) et tribunaux (2) admettent unanimement l'existence et par le privilège prévu par l'art. 2102, 6° du Code Civil.

En résumé, on voit que la théorie qui considère le contrat de transport, par rapport au destinataire, comme une modalité d'une stipulation pour autrui s'harmonise d'une façon parfaite avec le caractère qu'ont imprimé à ce contrat les nécessités économiques. C'est cette théorie qui, suppléant à la faiblesse et à l'incohérence de la législation dans cette matière, a permis de résoudre, suivant un ensemble de principes uniformes, une grande partie des nombreux problèmes juridiques relatifs au contrat de transport.

(1) LYON-CAEN et RENAULT, t. III. n° 697 ; SARRUT, n° 690 ; PLANIOL, t. II, n° 2526 ; JOSSELAND, n° 519.

(2) Limoges, 6 avril 1906 (B. A. 1906. 2. 126).

CHAPITRE II

Du droit de disposition

On considère en général que le droit de disposer des marchandises en cours de transport comprend :

1° Le droit de donner au voiturier des ordres modifiant le contrat de transport primitif ;

2° Le droit de faire avec des tiers des contrats au sujet des marchandises en cours de transport.

Ce chapitre sera uniquement consacré au premier attribut du droit de disposition, le deuxième étant réservé pour être examiné au chapitre III, consacré aux contrats sur marchandises en cours de transport.

Avant d'étudier les modalités du droit de disposition, il importe tout d'abord de faire appel aux nécessités pratiques et aux principes généraux du droit pour justifier le droit de modifier le contrat antérieurement conclu avec le transporteur, puisque, jusqu'en 1909, ce droit n'avait été en matière de transports ferroviaires réservé avec précision par aucun texte.

Le droit de disposition trouverait une justification suffisante dans les nécessités de la pratique : il est évidemment

nécessaire que le contrat de transport puisse être modifié et que le transporteur soit dans l'obligation d'obéir aux contre-ordres des parties intéressées au dit contrat.

Il faut que celles-ci soient autorisées à modifier à leur gré un ou plusieurs des éléments du contrat : lieu de destination, destinataire, tarif, vitesse, itinéraire.

Il doit être également permis, soit à l'expéditeur, soit au destinataire d'ordonner un nouveau transport des marchandises après l'arrivée à destination de celles-ci, sans être obligé d'en prendre effectivement livraison, pour effectuer un déchargement suivi d'un nouveau chargement.

Grâce au droit de disposition, les commerçants pourront exécuter avec facilité et économie les changements de destination qui leur sont imposés par le jeu des lois économiques, les délais de livraison pouvant être ainsi abrégés.

D'autre part, les travaux de manutention inutiles pourront être dans la plupart des cas évités.

Si la loi décidait que les marchandises une fois remises au transporteur doivent dans tous les cas poursuivre immuablement leur route vers la destination primitivement fixée, il est facile de remarquer que l'on aboutirait à une complication inadmissible dans les transactions, complication essentiellement contraire aux lois économiques qui exigent une facile circulation des produits.

Il est vrai que certaines objections d'ordre pratique peuvent être faites au système du libre droit de disposition ; tout d'abord, le transporteur ne saurait être tenu, pour l'exécution des contre-ordres qui lui sont donnés, à des soins exceptionnels, qui, compliquant singulièrement sa tâche, risqueraient de la rendre impossible en élargissant à l'excès l'étendue de sa responsabilité ; d'autre part, on ne saurait

imposer aux compagnies de chemins de fer, sous prétexte de modification au contrat de transport primitivement conclu, l'obligation d'exécuter des transports qu'elles ne sont pas normalement obligées d'accepter.

De telles objections peuvent être assez facilement réfutées ; d'une part, on doit décider que conformément au droit commun, les contre-ordres ne sont valables qu'à condition d'être donnés en temps voulu (1) et avec une précision de nature à éviter toute erreur (2) ; d'autre part, la faculté d'user du droit de disposition souffre exception lorsqu'un motif légitime s'oppose à la réexpédition (3).

A ce sujet, il y a lieu de signaler les restrictions apportées pendant la guerre au droit de réexpédition ; on doit trouver la raison de ces restrictions dans le régime spécial auquel ont été soumises, durant cette période, les compagnies de chemin de fer qui, devant exécuter par priorité les transports militaires, n'étaient obligées d'accepter les transports commerciaux que dans certaines limites (4).

(1) V. Comm. Seine, 6 décembre 1893 (motifs) (J. Tr. C. 1895, p. 114, n° 13.027). V. aussi réponse du Ministre des travaux publics, *Journal Officiel*, Chambre, débats, 1913, I, 835.

(2) V. Comm. Nantes, 17 février 1909 (motifs) (Rec. Nantes, 17 février 1909).

(3) Il en est ainsi lorsqu'il s'agit d'une marchandise avariée refusée par le destinataire et pour laquelle la Compagnie demande le paiement de la lettre de voiture ou la reconnaissance contradictoire de la marchandise. — V. Montpellier, 20 février 1913 (J. Tr. C. 1916, p. 857, n° 20085) ; Toulouse, 26 octobre 1910 (J. Tr. C. 1912, p. 576 n° 18808).

(4) Actuellement une partie de ces restrictions subsiste. En effet, si aux termes d'une décision ministérielle d'avril 1921, les

Relativement à la question de savoir à quel moment les contre-ordres doivent être considérés comme ayant été donnés en temps voulu, il est très difficile de poser les règles d'ordre général ; de même on ne saurait fixer *a priori* les raisons qui peuvent autoriser les compagnies à refuser d'effectuer un nouveau transport de la marchandise. On peut cependant citer le mauvais état dans lequel les marchandises se trouvent, surtout s'il s'agit de marchandises périssables, le cas fortuit, la force majeure, une saisie frappant ces marchandises, sans que cette énumération présente un caractère limitatif.

De pareilles questions doivent être tranchées dans chaque cas d'espèce, conformément aux principes du droit commun.

Le droit de modifier le contrat de transport primitif apparaît donc nettement indispensable au point de vue pratique, aucune objection sérieuse ne peut être faite à ce sujet.

Mais notre législation n'a pas suivi l'évolution rapide des nécessités économiques que le prodigieux essor des réseaux ferroviaires est venu bouleverser.

réexpéditions en grande vitesse sont libres, les réexpéditions en petite vitesse *formulées par l'expéditeur* dans les conditions fixées par l'art. 60 des conditions d'application des tarifs généraux P. V. ne sont acceptées que dans les conditions suivantes :

a) L'expéditeur ne devra pas être en même temps le destinataire de l'envoi primitif.

b) L'envoi ne pourra en principe faire l'objet que d'une seule réexpédition. Toutefois, une deuxième réexpédition sera acceptée lorsqu'elle sera à destination de la gare d'expédition de l'envoi primitif.

Les nouveaux textes promulgués en matière de chemins de fer sont le plus souvent limités au droit administratif ou à des mesures de police ou de sécurité.

Les intérêts légitimes du commerce ayant été singulièrement négligés, les auteurs et les tribunaux ont dû suppléer au silence du législateur en faisant appel aux principes généraux de notre droit.

Il y a lieu cependant de remarquer que dès l'époque du roulage, le principe du libre droit de disposition, bien que moins nécessaire qu'actuellement, avait déjà fait une timide apparition.

Notamment, lorsque l'expéditeur, ayant des doutes sur la solvabilité du destinataire, ordonnait au voiturier de différer la livraison ou d'effectuer le renvoi des marchandises, les tribunaux déclaraient le transporteur responsable du préjudice que pouvait causer à l'expéditeur l'inexécution de ses ordres, lorsqu'ils étaient régulièrement donnés (1).

A l'inverse lorsque de tels ordres étaient irrégulièrement donnés par l'expéditeur, c'est-à-dire après qu'il s'était dessaisi de la lettre de voiture dans les mains du destinataire, le voiturier qui, malgré cela, les avait suivis était déclaré responsable du préjudice que cette faute pouvait causer au destinataire ayant fait des avances à l'expéditeur sur le vu de la lettre de voiture (2).

Cette jurisprudence, bien qu'obéissant à des considérations de fait sans unité de vue juridique, avait donc ouvert la

(1) Sic: Cass. 13 février 1844 (D. P. 44. 1. 165).

(2) Sic : Douai, 17 mai 1820 confirmant Comm. Dunkerque, 4 août 1819 (J. G. V^o Commission, n^o 320).

voie au droit de modification du contrat de transport par volonté unilatérale, droit que le développement des trafics ferroviaires allait rendre plus que jamais indispensable.

Cette remarque faite, nous allons examiner les arguments qui ont permis de justifier au point de vue juridique le droit de disposition.

Nous écarterons tout d'abord la théorie qui attribue au contrat de transport le caractère d'un mandat pour expliquer l'obligation imposée au voiturier d'obéir aux contre-ordres régulièrement donnés (1). Evidemment cette théorie justifie d'une façon très facile la faculté qu'a l'expéditeur d'user du droit de disposition, mais le contrat de transport ne peut être considéré comme un mandat (2). Tout d'abord le mandat ne peut avoir pour objet que des actes juridiques (3) et non point des faits matériels tels que le déplacement de la marchandise qui constitue le travail du voiturier ; c'est grâce à ce criterium qu'on peut le distinguer du louage d'ouvrage ou de services (4). D'autre part le voiturier n'est pas astreint à rendre compte de son travail à l'expéditeur lorsque l'exécution de ce travail est terminée par la livraison au destinataire.

Il est vrai que lorsqu'il s'agit d'un commissionnaire de transport, rôle fréquemment joué par les compagnies de

(1) LANCKMANN, n° 363.

(2) Sic : JOSSERAND, n° 362 ; FÉRAUD-CIRAUD, t. I, n° 226 ; LE-TURCQ, p. 5 et s.

(3) Sic : PLANIOL, t. II, n° 2232 ; AUBRY et RAU, t. IV, n° 410.

(4) V. PLANIOL, *Revue critique* 1893, p. 197 ; LABBÉ, note dans S. 93. 1. 497 ; CHARMONT, *Pand. fr.* 1903. 1. 449.

chemins de fer, la majorité de la doctrine considère ce contrat comme une variété de la commission et par suite comme un mandat (1). Pour justifier la responsabilité du commissionnaire de transport vis-à-vis de l'expéditeur à raison des voituriers subséquents, les auteurs qui soutiennent cette théorie justifient cette exception aux règles ordinaires du mandat, en déclarant qu'elle provient de ce que le législateur a sous-entendu la clause spéciale *ducroire* dans l'art. 99 du Code Comm., mais on ne saurait faire intervenir en l'espèce la *culpa in eligendo* qui sert de fondement juridique à la responsabilité du commissionnaire *ducroire* ; on doit donc considérer le commissionnaire de transport comme un entrepreneur principal, qui doit répondre du fait des sous-entrepreneurs qu'il emploie pour assurer l'exécution totale du contrat (2).

Mais c'est un principe général de notre droit que les contrats de louage d'industrie ou de service peuvent être modifiés dans une certaine mesure par la volonté d'une seule des parties contractantes ; l'art. 1794 du Code Civil n'est qu'un exemple de ce principe.

En matière de transport maritime, l'art. 293 du Code Comm. apparaît comme un autre exemple de ce principe ; d'autant plus que la tournure de phrase qui est employée : « le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage *est tenu* de payer le frêt en entier... » indique nettement les intentions du législateur de 1807. En effet, cet article a été rédigé non dans le but de permettre au char-

(1) Cf. : LYON CAEN et RENAULT, t. III, n° 631 et s.

(2) Sic : JOSSEMAND, n°s 735 et s. ; THALLER, n° 1229.

geur de retirer ses marchandises puisqu'on semble considérer qu'il pouvait normalement le faire, mais bien pour favoriser le commerce maritime en assurant au transporteur la totalité du frêt et le remboursement des frais accessoires. Ce qui confirme cette constatation c'est le fait que l'art. 293 est placé au milieu de nombreuses autres dispositions en faveur des transporteurs. La jurisprudence a d'ailleurs accordé le droit de disposition au chargeur dans une mesure plus étendue que celle fixée par l'art. 293 (1).

Si le législateur n'a pas prévu le cas en matière de transports terrestres, c'est qu'au moment de la rédaction du Code Civil et du Code de Commerce une pareille disposition n'aurait pas présenté grand intérêt, étant donné, d'une part, le peu d'importance du roulage à cette époque, et d'autre part la lenteur des moyens de communication. Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer la place donnée dans le Code de Commerce au droit maritime qui y occupe 147 articles, tandis que les transports terrestres ne sont réglementés que par 5 articles du Code Civil (2) et 13 du Code de commerce. C'est pourquoi le principe du libre droit de disposition admis en matière de transports maritimes par l'art. 293 Code Comm. doit être étendu aux transports terrestres, cette solution s'impose d'autant plus vis-à-vis des compagnies de chemins de fer qu'elles ont en temps normal comme contre partie de leur monopole, l'obligation d'effectuer, moyennant les prix du tarif, tous les transports

(1) V. Cass. 20 novembre 1878 (D. P. 79. 1. 446).

(2) Qui sont au surplus applicables aux transports maritimes.

qui leur sont demandés. L'art. 69, al. 1 du décret du 11 novembre 1917 et l'article 49 du cahier des charges ne laissent aucun doute à ce sujet (1), une compagnie ne peut se refuser à faire accomplir à une marchandise un trajet quelconque, ni à la livrer à un destinataire quelconque.

Le droit de disposition apparaît donc comme entièrement justifié aussi bien au point de vue juridique qu'au point de vue pratique, aussi la doctrine est entièrement d'accord sur ce point (2) et les tribunaux ne manquent pas de déclarer les compagnies de transport responsables de l'inexécution des contre-ordres régulièrement donnés pour la modification du contrat de transport (3).

Les compagnies ont donc été obligées d'admettre le droit de disposition et une addition aux conditions d'application des tarifs généraux intérieurs et communs est venue en régler l'emploi, *confirmant* ainsi une jurisprudence antérieure. Cette addition, insérée sous l'art. 60 P. V. et l'art. 63

(1) Sic : SARRUT, n° 368 ; LYON-CAEN et RENAULT, t. III, n° 759 ; FÉRAUD-GIRAUD, n° 79.

V. aussi Cass. 28 avril 1857 (S. 58. 1. 76).

(2) LYON-CAEN et RENAULT, t. III, n° 584 ; FÉRAUD-GIRAUD, t. I, n°s 217 et s. ; PICARD, t. IV, n°s 11 et 12 ; LETURCQ, p. 54 et s. ; JOSSE-RAND, n°s 385 et s.

(3) Cass. 9 déc. 1873 (D. P. 74. 1. 409), 21 juillet 1875 (D. P. 77. 1. 325), 5 août 1878 (D. P. 78. 1. 464), 15 novembre 1893 (D. P. 94. 1. 273), 25 juin 1913 (*Gaz. Pal.* 1913. 2. 193) ; Douai, 17 mai 1870 (B. A. 1870, p. 248-249) ; Dijon, 14 février 1894 (D. P. 94. 2. 253) ; Pau, 2 juin 1905 (D. P. 1908. 2. 263).

G. V. (1), a décidé, sous le titre de « modification au contrat de transport primitif », que « les instructions de l'expéditeur ayant pour objet les modifications au contrat de transport primitif doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé et accompagné du récépissé à l'expéditeur. Ces instructions peuvent être adressées soit à la gare expéditrice, soit à la gare destinataire. Toutefois, pour les expéditions grevées de remboursement, les instructions données par l'expéditeur doivent toujours être adressées à la gare expéditrice » (2).

Cet article qui, rédigé sur la demande des compagnies, a déterminé les formalités nécessaires pour l'exercice du droit de disposition, reconnaît donc que le droit de modifier le contrat primitif existait, antérieurement à sa rédaction, en faveur de l'expéditeur. On ne saurait en déduire par un argument *a contrario* bien fragile que ce droit doit être réservé à l'expéditeur à l'exclusion du destinataire.

Mais avant d'essayer de déterminer quels sont en cette matière les droits du destinataire, il importe d'étudier deux cas dans lesquels le droit de disposition doit être entièrement réservé à l'expéditeur.

(1) *Journal officiel* du 10 mai 1909, p. 5154. Homologation par décision ministérielle du 20 avril 1909, date de mise en vigueur, 25 mai 1909.

(2) Cet article ajoute : « le récépissé à l'expéditeur sera restitué à l'intéressé si cette restitution fait l'objet d'une demande écrite, soit dans l'ordre de modification du contrat, soit dans une lettre ultérieure.

Toute demande de cette nature doit être accompagnée d'une enveloppe affranchie à l'adresse de l'expéditeur. »

Tout d'abord, la jurisprudence décide que, lorsqu'il s'agit d'expéditions contre remboursement, l'expéditeur réputé propriétaire de la marchandise reste libre d'en disposer tant qu'elle n'a pas été effectivement livrée au destinataire (1), les auteurs adoptent généralement la même solution (2); il y a lieu, à notre avis, d'approuver entièrement cette théorie, mais non pour les motifs donnés par la jurisprudence; en effet, d'une part, il n'est pas certain que du fait qu'il s'agit d'une expédition contre remboursement les marchandises soient la propriété de l'expéditeur (3); d'autre part ce n'est pas sur le droit de propriété qu'est basé le droit de disposition, ce droit dérive du contrat de transport ou de la stipulation pour autrui qui y est adjointe. Il est plus exact de dire que si, dans le cas d'expédition contre remboursement, on se trouve en présence d'une stipulation pour autrui conclue par l'expéditeur avec le voiturier, en faveur du destinataire, il n'en demeure pas moins que les droits du destinataire ne peuvent, en vertu d'une clause formelle insérée dans cette stipulation, prendre naissance qu'après le paiement du remboursement et la livraison effective. |

D'autre part, le droit de disposition doit être réservé à l'expéditeur lorsque le destinataire est tombé en faillite. Dans ce cas, aux termes de l'art. 576, 1° du Code Comm.,

(1) Sic : Cass. 26 avril 1882 (D. P. 83. 1. 155), 13 avril 1885 (D. P. 86. 1. 84); Comm. Seine, 8 janvier 1870 (D. P. 70. 3. 56).

(2) SARRUT, n° 355; FÉRAUD-GIRAUD, n° 183; LANKMANN, n° 362 et s.; LETURCO, p. 59; JOSSEAND, n° 387.

(3) Sic : Fr. HUBERT. De l'expédition par chemin de fer contre remboursement (*Ann. Dr. Comm.* 1902, p. 161).

l'expéditeur pourra revendiquer les marchandises jusqu'à leur tradition dans les magasins du failli, par conséquent durant toute la durée du transport. Le voiturier doit obéir aux ordres que lui adresse l'expéditeur (1) ; en rapprochant ce texte de l'art. 1613 du Code Civil, dont il paraît constituer une application, on peut conclure que, lorsque le destinataire est un non commerçant qui se trouve en état de déconfiture, il y a lieu d'accorder au destinataire le même droit de revendication. Mais l'al. 2 de l'art. 576 du Code Comm. assure le respect des droits des tiers qui, sur le vu de la lettre de voiture accompagnée des factures, auraient traité sans fraude au sujet des marchandises expédiées. Cette restriction apportée au droit de revendication de l'expéditeur est des plus judicieuses et entièrement conforme aux principes généraux du contrat de transport (2).

En dehors de ces deux cas, le droit de disposition accordé à l'expéditeur ne peut être refusé au destinataire, malgré le silence des art. 60, P. V. et 63, G. V. précités. Mais il est évident, d'une part, qu'expéditeur et destinataire ne sont en possession de ce droit que successivement, et que,

(1) Cass. 29 novembre 1875 (D. P. 78. 1. 17) ; Montpellier, 10 mars 1910 (*La Loi*, du 26 mars 1910).

(2) Il y a lieu de signaler que dans la législation anglaise, il est également accordé au vendeur sous le nom de *stoppage in transit* le droit d'arrêter en cours de transport les marchandises expédiées à un acheteur, en cas de faillite de ce dernier ; ce droit de revendication cesse lorsque la livraison a été effectuée ou lorsque l'acheteur a vendu les marchandises à un tiers avant leur arrivée. Cf. : LYON-CAEN. *Loi anglaise sur la faillite*, p. XLII et s.

d'autre part, c'est l'expéditeur qui en est investi le premier, il y a donc lieu de déterminer jusqu'à quel moment l'expéditeur demeure titulaire du droit de modifier le contrat primitif. En appliquant les principes généraux relatifs à la nature juridique du contrat de transport, on peut conclure que le droit de disposition pourra être exercé par l'expéditeur aussi longtemps que le destinataire n'aura pas manifesté son acceptation.

En effet, tant que le destinataire n'a pas manifesté son intention de profiter de la stipulation, l'expéditeur peut user du droit de disposition pour révoquer ladite stipulation, il peut *a fortiori* modifier l'un des éléments quelconques du contrat puisque le destinataire est demeuré étranger à ce contrat.

Mais le destinataire peut manifester son acceptation soit par la réception des marchandises, soit par la détention du titre probatoire, lettre de voiture ou récépissé.

Dans le premier cas, lorsque la livraison est effectuée entre les mains du destinataire sans que le titre probatoire lui ait été transmis, le droit de disposition appartient à l'expéditeur pendant toute la durée du transport, il se trouve éteint par la livraison, sans jamais passer aux mains du destinataire.

Dans le second cas, lorsqu'antérieurement à la livraison le destinataire a reçu le titre probatoire des mains de l'expéditeur, le droit de disposition de ce dernier se trouve éteint, il doit être dans ce cas attribué au destinataire ; à l'appui de cette attribution on peut invoquer les arguments les plus sérieux.

Les arguments tirés des nécessités pratiques justifient le principe du droit de disposition aussi bien en faveur du destinataire qu'en faveur de l'expéditeur.

Au point de vue juridique, lorsque, par suite de son acceptation, le destinataire se trouve pourvu d'un droit irrévocable, les auteurs et les tribunaux décident qu'il peut exercer contre le voiturier les actions nées du contrat de transport, action en responsabilité pour avarie, perte, retard, action en détaxe. On n'aperçoit aucun vice, aucune faiblesse entachant le droit qu'il possède et, par suite, aucune bonne raison pour lui refuser l'exercice du droit de disposition, exercice que son ayant-cause a perdu.

L'al. 2 de l'art. 92 du Code Comm. « le créancier est réputé avoir les marchandises en sa possession... si avant qu'elles soient arrivées il en est saisi par un connaissement ou une lettre de voiture » indique que les droits du destinataire ou de son ayant-cause en possession du titre probatoire sont des plus sérieux.

La doctrine est divisée sur cette question et un certain nombre d'auteurs se déclarent les adversaires de l'attribution au destinataire du droit de disposition. Parmi les arguments formulés pour justifier ce refus, il en est un qui peut être facilement écarté, c'est celui qui prétend que le contrat de transport étant intervenu seulement entre le voiturier et l'expéditeur, ce dernier a seul le droit de le modifier. Une telle objection constitue un oubli complet du principe universellement admis dans notre droit, d'après lequel le contrat de transport renferme une stipulation pour autrui valable en faveur du destinataire.

On a également adressé au système qui attribue au destinataire pourvu de la lettre de voiture le droit de disposi-

tion, une objection tirée du fait que ce système met notre droit national en opposition avec la convention de Berne (1) sur les transports internationaux. En effet, celle-ci, dans son art. 15, réserve le droit de disposition uniquement à l'expéditeur pourvu du duplicata de la lettre de voiture, ce droit cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a intenté l'action en livraison prévue par l'article 16. On peut répondre à une telle objection, qu'il n'est pas nécessaire d'adopter pour notre régime, pas plus sur ce point que sur bien d'autres, la réglementation de la convention de Berne, qui paraît plutôt convenir au régime des chemins de fer d'Etat, qu'au régime des chemins de fer concédés à des compagnies.

Il y a lieu également de signaler qu'en Belgique, où notre Code de Commerce était en vigueur, le législateur n'a pas cru devoir, en principe, accorder au destinataire le droit de disposition, lorsqu'en 1891 une nouvelle réglementation du contrat fut votée.

En effet, l'art. 6 (2) du titre VII *bis*, consacré au contrat de transport, décide que l'expéditeur reste seul maître de

(1) Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer conclue entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse.

(2) Art. 6 : « Jusqu'à la remise des objets à destination et sauf stipulation contraire dans la lettre de voiture, le voiturier est

disposer de l'expédition ; les arguments invoqués par les auteurs à l'appui de ce système sont des plus faibles (1) ; fort heureusement il est permis au destinataire de s'assurer contre le changement de volonté de l'expéditeur, en exigeant que ce dernier fasse insérer dans la lettre de voiture une stipulation contraire (2). Le mieux qu'on puisse dire d'une telle réglementation, c'est qu'elle est préférable au système adopté par la jurisprudence antérieure, qui refusait à l'expéditeur le droit de changer la destination des marchandises en cours de route sans le consentement du destinataire (3).

Cette incursion dans la réglementation internationale et dans une législation étrangère permet de constater qu'en cette matière les solutions que nous croyons être imposées par les principes généraux de notre droit sont les plus conformes aux nécessités pratiques,

Il est vrai qu'on ne peut citer un grand nombre de décisions judiciaires accordant au destinataire porteur du récé-

tenu de suivre les instructions de l'expéditeur qui, seul, reste maître de disposer de l'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse à partir de la remise de la marchandise au camionnage ou de l'envoi au destinataire de l'avis d'arrivée. »

(1) WAUWERMANS, n° 93 : « Il était préférable de soumettre le voiturier aux indications de celui qu'il connaissait pour avoir conclu avec lui le contrat de transport. »

(2) WAUWERMANS, n° 93 et s.

(3) Courtrai, 20 décembre 1879 ; Charleroi, 14 janvier 1880 ; Cass. Belge, 21 juin 1877.

pissé le droit de modifier le contrat de transport primitif (1), mais comme, d'autre part, on ne peut retrouver des jugements ou des arrêts refusant au destinataire cette faculté, le peu d'abondance de la jurisprudence ne doit pas laisser supposer que les tribunaux, si la question était posée devant eux, n'accorderaient pas au destinataire, régulièrement pourvu du titre probatoire, le droit de disposition.

D'ailleurs, il faut remarquer que la rareté des décisions judiciaires peut, en l'espèce, s'expliquer assez facilement.

D'une part, il est vraisemblable que les compagnies de chemins de fer ne sont pas disposées à user de bonne volonté vis-à-vis des destinataires désirant user du droit de disposition, étant donné que l'exercice de ce droit est de nature à occasionner au transporteur un surcroît de travail ainsi qu'à élargir l'étendue de sa responsabilité. Il est donc probable que les compagnies de chemins de fer ne manquent pas, sous le prétexte que ce droit n'est pas prévu par une disposition formelle de la loi ou des tarifs, d'essayer de décourager les destinataires qui prétendraient en faire usage.

D'autre part, d'après les usages commerciaux d'avant-guerre, lorsqu'un vendeur expédiait des marchandises à un acheteur, il était généralement entendu que le paiement n'aurait lieu que dans un certain délai après la livraison. Le destinataire n'exigeait donc pas habituellement l'envoi du récépissé pour lui servir de garantie. Ne se trouvant

(1) Rennes, 24 décembre 1908 (*Gaz. Pal.*, 16 janvier 1909; *Le Droit*, 7 janvier 1909). Comm. Elbeuf, 20 mars 1908 (*La Loi*, 12 juin 1908; *Recueil des sommaires*, 1908, n° 4626).

pas en possession de ce titre, le destinataire ne pouvait songer à user du droit de disposition.

Si, durant ou après la guerre, les ventes au comptant étant devenues la règle, les destinataires ont ordinairement exigé la remise immédiate du récépissé au moment du paiement, il faut remarquer que le régime exceptionnel dont bénéficiaient les compagnies de chemins de fer entraînait singulièrement ou même interdisait complètement le libre exercice du droit de disposition.

Relativement au droit de disposition, il y a lieu d'ajouter que la doctrine et la jurisprudence (1) décident unanimement que le *seul* fait d'être propriétaire des marchandises ne peut conférer aucun droit vis-à-vis du transporteur.

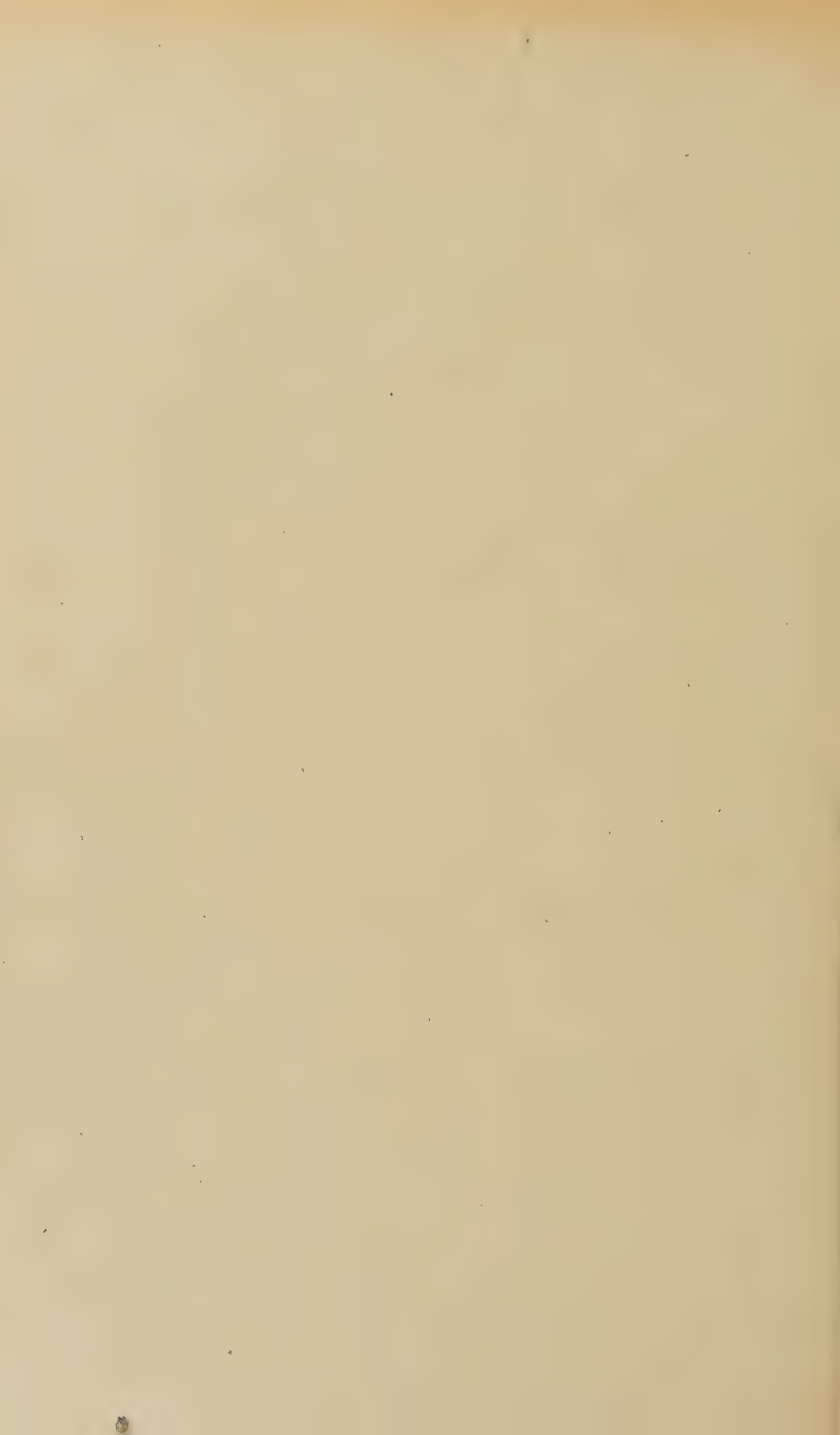
Cette opinion doit être entièrement approuvée ; en l'état actuel de la législation, on ne peut obliger le transporteur à recevoir des ordres d'autres personnes que le titulaire du récépissé pour lequel il détient les marchandises transportées.

D'ailleurs le propriétaire des marchandises, s'il en a acquis la propriété pendant le transport, pourra entrer dans le cercle du contrat en notifiant au voiturier le titre par lequel son ayant-cause lui a transmis son droit ; si, au contraire, il était propriétaire avant la remise au transporteur et s'il s'est imprudemment dessaisi de la possession, il pourra recourir à la saisie-arrêt entre les mains du transporteur.

(1) Cass. 15 avril 1846 (D. P. 46. 1. 140), 26 février 1877 (D. P. 78. 1. 476), 9 avril 1879 (D. P. 80. 1. 13) ; Alger, 23 janvier 1909 (*Gaz. Pal.* 1909. 1. 684).

En résumé, le système qui accorde au récépissé une valeur représentative de la marchandise présente de nombreux avantages. Mais ces avantages sont restreints du fait que la valeur de cet instrument probatoire est limitée à deux personnes. En effet, la jurisprudence décide, avec juste raison, que le récépissé étant un titre à personne dénommée et non à ordre ou au porteur, le droit de disposition est borné aux deux personnes figurant sur le récépissé.

Les graves inconvénients résultant de la forme à personne dénommée du récépissé, forme qui lui est imposée par l'insuffisance de notre législation, ressortiront tout particulièrement dans les chapitres suivants.



CHAPITRE III

Des contrats sur marchandises en cours de transport.

En examinant les nécessités pratiques qui justifient la possibilité des contrats relatifs aux marchandises en cours de transport, on aperçoit clairement l'intérêt essentiel qu'il y a au point de vue économique à ce que ces marchandises puissent être l'objet de transactions offrant aux contractants de sérieuses garanties.

L'exemple des précieux services rendus au commerce maritime par le connaissement à ordre qui, accompagné d'une police d'assurances, donne aux transactions tant de facilité et de sécurité, vient confirmer cette opinion. D'autre part, la *traite documentaire*, lettre de change avec nantissement sur les marchandises représentées par le connaissement, permet d'utiliser, dès le chargement, la valeur de ces marchandises comme un moyen de crédit (1).

(1) Cf. : RIPERT, *op. cit.*, n° 1701, 1741 et 2147 ; THALLER, n° 1229 ; Ad. GAUBERT, *Les ventes maritimes*, thèse, Aix, 1912 ; JONQUIÈRE, *Des traites documentaires*, thèse, Paris, 1899.

Il y a lieu de signaler qu'aux Etats-Unis il existe un titre d'usage universel, le *trough bill of lading*, qui sert à la fois de

On a, il est vrai, prétendu que les transports par voie ferrée étant d'une durée beaucoup moins longue que les transports maritimes, la nécessité d'autoriser la conclusion de contrats sur marchandises en cours de route apparaissait comme moins impérieuse en matière de trafics ferroviaires.

Cette remarque est exacte, mais il n'en demeure pas moins vrai que la conclusion de pareils contrats est indispensable au point de vue économique. D'autre part, en raison de la crise économique actuelle, crise qui ne paraît pas devoir être de longtemps résolue, il importe plus que jamais de rendre les échanges plus nombreux en facilitant l'exécution des marchés et de diminuer le prix de revient des produits en permettant d'éviter les transports inutiles.

Au point de vue juridique, les contrats sur marchandises en cours de transport apparaissent comme parfaitement possibles, mais comme de nature à donner lieu à des difficultés particulières.

En effet, l'art. 1141 du Code Civil, qui détermine les droits des personnes qui auraient contracté au sujet d'un même objet mobilier avec le propriétaire de celui-ci, déclare que celle « qui en a été mise en possession réelle est préférée, encore que son titre soit postérieur en date, pourvu toutefois que la possession soit de bonne foi » ; pendant toute la durée du transport le propriétaire ne peut transférer la

récépissé et de connaissance pour les transports effectués par voie ferrée et ensuite par voie maritime.

Ce titre unique qui constate la totalité de l'opération peut être annexé à une traite documentaire.

possession réelle des marchandises puisqu'elles sont entre les mains du voiturier détenteur à titre précaire.

Une telle situation est bien de nature à faire surgir des difficultés ; en effet, la tradition qui est nécessaire pour assurer la sécurité des contrats relatifs aux meubles ne peut, en l'espèce, avoir lieu.

Mais on ne saurait s'arrêter à une telle difficulté ; une chose qui est déterminée, qui a un propriétaire, qui n'est point hors du commerce doit pouvoir être possédée et être l'objet de contrats ; nous voyons par exemple que le locataire ou le dépositaire d'un meuble en est le détenteur précaire, cependant le propriétaire du bien peut invoquer à son profit la prescription, il est donc investi d'une sorte de possession.

Les obligations nées des contrats sur marchandises en cours de route ne pouvant s'exécuter par le transfert de la possession réelle, il est donc nécessaire de trouver un autre moyen pour assurer la sécurité à de pareils contrats. La lettre de voiture ou le récépissé constitue le titre qui permet d'user du droit de disposition ; c'est lui qui, grâce à sa valeur représentative, permet à son détenteur d'assurer au tiers qui contracte avec lui la maîtrise de l'opération et le droit à la livraison ainsi que la faculté d'exercer contre le voiturier les actions nées du contrat de transport.

En fait, les contrats ainsi conclus sont généralement des ventes ou des constitutions de gage. Les art. 92, 2° et 576, 2° du Code Comm. prévoient et réglementent certains cas de contrats de cette nature. D'autres contrats sont en principe possibles : par exemple, on peut supposer que le propriétaire d'un matériel roulant particulier (1) fasse au sujet de

(1) Wagons réservoirs ou wagons spéciaux dont la circulation sur les réseaux a été autorisée.

ce matériel un contrat de louage ; mais il faut remarquer qu'un tel contrat sera en fait impraticable, étant donné qu'il s'agit d'objets dont le transport est réglé par des tarifs spéciaux contenant de sérieuses dérogations au droit commun (1).

Pour connaître la valeur du récépissé entre les mains de l'ayant-cause le détenant, il importe d'étudier séparément le cas où le contrat a été conclu avec l'expéditeur et le cas où il a été conclu avec le destinataire.

Lorsque le contrat a été conclu avec l'expéditeur, qui généralement a effectué l'envoi pour exécuter un contrat antérieurement conclu avec le destinataire, il semble, au premier abord, qu'une opération de cette nature n'offre pas beaucoup de garanties au tiers contractant. En effet, ce dernier peut, dans ces conditions, craindre d'entrer en conflit avec le destinataire et d'être entièrement évincé ou de voir ses droits réduits par l'intervention de celui-ci.

Il y a cependant des cas où un tiers paraît pouvoir traiter en toute sécurité avec l'expéditeur : par exemple, ce dernier envoie ses marchandises dans un entrepôt public pour dégager ses magasins, ou bien il envoie des marchandises à un commissionnaire qu'il chargera ultérieurement de les vendre. D'autre part, si l'expéditeur a

(1) Nous voulons dire par là que le locataire ne pourra en pratique assurer à son profit la sécurité d'un tel contrat : à la fin du transport, durant lequel le contrat a été conclu, la Compagnie de chemins de fer livrera le matériel à son propriétaire et le tiers contractant sera exposé au concours des créanciers de son ayant-cause. Cf. : Tarifs P. V. N° 29 et 129.

conclu une vente de choses fongibles ou d'objets de sa fabrication, en se réservant un délai durant lequel il peut effectuer à son gré les livraisons, il peut vendre à un tiers les marchandises déjà expédiées, puisqu'il pourra exécuter ultérieurement le marché conclu avec le destinataire, en expédiant d'autres marchandises semblables. Dans cette dernière hypothèse, il semble également que le contrat avec un tiers offrira à celui-ci des garanties suffisantes de sécurité.

Sous réserve des conflits qu'un tiers imprudent pourrait avoir avec le destinataire si son contrat portait atteinte aux droits de ce dernier, examinons la situation de ce tiers lorsqu'il est en possession du récépissé après un contrat régulièrement conclu avec l'expéditeur.

Remarquons que les marchandises poursuivent, sauf ordre contraire de l'expéditeur, leur route vers leur destination, et que, dès leur arrivée, qui peut être antérieure à l'expiration des délais de transport, elles seront livrées ou livrables au destinataire, sans que celui-ci ait à présenter le récépissé.

Si le tiers a exigé que l'expéditeur usât *en temps utile* du droit de disposition pour ordonner au transporteur le changement de destinataire, si l'expéditeur a remis au tiers contractant, en même temps que le récépissé, le reçu par lequel la compagnie de chemins de fer constate ce contre-ordre, la situation de ce tiers est des plus sûres. A la fin du transport, c'est à lui que la livraison devra être faite (1); d'autre part, par l'effet du changement du béné-

(1) Sic : Pau, 2 juin 1905 (D. P. 1908. 2. 263) et (Gaz. Trib. Midi, 22 octobre 1905).

ficiaire de la stipulation pour autrui, il a pénétré dans le cercle du contrat et jouit du droit irrévocable que possède un destinataire pur et simple, titulaire du récépissé.

Si le tiers contractant a négligé cette précaution, il pourra s'entendre avec le destinataire pour obtenir de celui-ci mandat de retirer les marchandises. Mais la valeur de ce procédé est faible ; en effet, d'une part, le destinataire peut refuser de lui donner ce mandat ; d'autre part, en admettant qu'il veuille bien le lui donner, le destinataire pourra en suspendre l'effet par une révocation *ad nutum*, conformément à l'art. 2004 du Code Civil.

Le tiers contractant a une autre ressource, il pourra faire au transporteur débiteur de l'obligation de remettre les marchandises, ainsi que des autres obligations nées du contrat de transport, la signification de la cession de ladite créance dans les formes prévues par l'art. 1690 du Code Civil que la jurisprudence a généralement déclarées applicables en l'espèce. Une signification par huissier du titre constatant le contrat de cession accompagnée de la présentation du récépissé garantira en effet la compagnie de chemins de fer contre tout recours des parties intéressées au contrat de transport.

La jurisprudence a décidé d'une façon constante que le tiers substitué aux droits de l'expéditeur par une cession régulière pouvait exercer contre le voiturier toutes les actions nées du contrat de transport. Il apparaît bien en effet que, dans ce cas, on se trouve en présence d'un changement du bénéficiaire de la stipulation pour autrui et d'une acceptation formelle du nouveau bénéficiaire, par lesquels ce dernier pénètre dans le cercle du contrat de transport et se trouve ainsi avoir les mêmes droits qu'aurait eus le des-

tinataire primitif, après qu'il a pu manifester son acceptation.

Malheureusement, la notification de l'art. 1690, procédé du droit civil transporté dans le droit commercial, contrarie les besoins du commerce qui exige beaucoup de simplicité et de rapidité dans les transactions. Ici encore, nous pouvons remarquer en même temps que l'insuffisance de notre législation dans la matière, les graves inconvénients qui résultent de la forme à personne dénommée du récépissé.

Enfin, si le tiers contractant n'a pu user des procédés précédents, il pourra saisir-arrêter les marchandises transportées dans les conditions qui seront examinées au chapitre suivant.

Lorsque c'est le destinataire qui traite avec un tiers des marchandises en cours de transport, la situation apparaît comme des plus normales, le plus habituellement le destinataire doit être considéré comme le véritable maître des marchandises. En effet, il doit ordinairement se trouver le légitime possesseur des marchandises à l'expiration des délais de transport, l'expédition étant le plus souvent effectuée en vue de l'exécution à son profit des obligations nées d'un contrat antérieurement conclu.

La règle que c'est le destinataire qui doit pouvoir traiter des marchandises souffre exception dans certains cas qui se trouvent naturellement être ceux dans lesquels l'expéditeur peut conclure de tels contrats.

En dehors de ces cas, les nécessités économiques du commerce moderne exigent que le destinataire puisse disposer par contrat des marchandises transportées, dès qu'il est prévenu de leur expédition. De tels contrats doivent pouvoir être faits aussi bien que s'il avait la possession réelle

des marchandises, la livraison au tiers contractant est simplement retardée jusqu'à l'expiration des délais de transport.

La lettre de voiture ou le récépissé constitue le titre qui, adressé par l'expéditeur au destinataire, sera un élément indispensable pour donner une réelle valeur aux contrats de cette nature.

La situation de celui qui conclurait de tels contrats sans exiger la remise du récépissé serait en effet des plus précaires. Tout d'abord il pourrait se voir évincé si l'expéditeur ayant conservé son titre usait de son droit de disposition pour ordonner un changement de destinataire.

D'autre part, en admettant que le destinataire entrât normalement en possession des marchandises par la livraison, son co-contractant pourrait être sans recours utile en face du refus d'opérer la tradition, ou bien il risquerait de voir ses droits diminués par le concours des autres créanciers du destinataire, ou encore il pourrait se voir évincé par un autre tiers qui n'aurait traité que contre remise du récépissé. Nous avons vu que le *seul fait* d'être propriétaire des marchandises transportées ne suffit pas par lui-même à conférer aucun droit vis-à-vis du transporteur. En conséquence, le transporteur, se basant sur une jurisprudence constante, refusera d'engager sa responsabilité en acquiesçant à l'action que le tiers contractant prétendrait tenir de sa convention, si ce dernier ne peut lui présenter le titre prouvant qu'il est devenu le véritable maître de l'opération.

Le tiers qui contracte avec le destinataire devra donc exiger la remise du récépissé. Afin d'entrer en possession des marchandises, il pourra demander au destinataire d'user de son droit de disposition pour ordonner au transporteur

un changement de destinataire. Mais, comme nous l'avons déjà remarqué (1), il est probable qu'ordinairement les compagnies de chemins de fer n'admettront pas facilement le destinataire à user du droit de disposition, sous prétexte que ce droit n'est pas prévu en sa faveur par un texte formel.

En pratique, il sera plus avantageux pour le tiers qui a contracté avec le destinataire de faire la notification du contrat dans les formes de l'art. 1690 du Code Civil. Dans ce cas on doit reconnaître audit tiers la faculté d'exercer tous les droits et actions du destinataire sans avoir à craindre le concours des créanciers de ce dernier, étant donné que, par suite de la valeur représentative du récépissé, il a acquis en même temps que ce titre probatoire, une sorte de possession des marchandises. Un contrat ainsi conclu présentera toute sécurité pour le tiers contractant. En effet, les droits qui lui sont transmis par le destinataire sont définitifs puisque la transmission du récépissé par l'expéditeur a rendu irrévocables les droits que le destinataire tenait de la stipulation pour autrui conclue à son profit.

Enfin le tiers contractant, s'il a négligé les autres modes de garantie, peut avoir recours à une saisie-arrêt.

En résumé, nous voyons que la forme à personne dénommée du récépissé impose aux tiers qui désirent assurer d'une façon certaine la sécurité des contrats conclus sur marchandises en cours de transport l'obligation de faire la signification de leur contrat suivant les formes de l'art. 1690 du Code Civil. Cette formalité peu conforme aux usages du commerce est de nature à apporter beaucoup de gêne à de

(1) V. *supra*, p. 49 et s.

telles transactions et, par suite, à en réduire le nombre. Aussi la jurisprudence tenant compte des nécessités pratiques a essayé dans diverses espèces (1) d'affranchir les tiers contractants de la nécessité de la signification par exploit d'huissier, en leur permettant d'exercer contre le voiturier l'action oblique de l'art. 1166 du Code Civil (2).

La tendance de cette jurisprudence est des plus heureuses, en ce sens qu'elle facilite l'exercice de l'action contre le voiturier; mais en raison de l'insuffisance de notre législation, elle est incapable de remédier aux imperfections de notre système de récépissé. Quand bien même l'action de l'art. 1166 serait toujours accordée au tiers contractant, elles ne le mettraient pas à l'abri du concours des créanciers de son ayant-cause, ce qui est le but recherché avant tout autre. En effet, si le tiers contractant se trouve en présence d'un co-contractant solvable, l'action oblique lui est inutile puisqu'il pourra facilement recouvrer les dommages-intérêts qu'un jugement lui accordera, si le contrat ne peut être exécuté; si le co-contractant est d'une solvabilité douteuse l'action oblique est ordinairement inefficace.

Nous chercherons à établir dans la conclusion le moyen d'éviter les inconvénients qui viennent d'être signalés.

(1) Qui ne se rapportent pas toutes au droit à la livraison, ni à des contrats sur marchandises en cours de transport, mais qui sont cependant intéressantes pour notre sujet.

(2) Dans ce sens : Cass. 21 juillet 1875 (D. P. 77. 1. 325); 24 mai 1897 (D. P. 98. 1. 23) et note de M. SARRUT, 22 juin 1903 (D. P. 1904, 1. 242); Toulouse, 25 mai 1914 (*Gaz. Trib.*, 15 octobre 1914) et (*Gaz. Trib. Midi*, 14 juin 1914).

V. aussi : Cass. 16 décembre 1914 et 26 janvier 1915 (D. P. 1916. 1. 47).

CHAPITRE IV

Des saisies de marchandises en cours de transport

Les créanciers des diverses parties intéressées au contrat de transport sont fréquemment obligés de recourir à une saisie des marchandises transportées pour obtenir l'exécution des obligations à la charge de leur débiteur, d'autant plus que dans bien des cas ces marchandises constituent le plus clair de l'actif de celui-ci.

Indépendamment des inconvénients inhérents à la plupart des saisies mobilières, les saisies de marchandises en cours de transport ont au point de vue économique de fâcheux résultats. En effet, le transporteur doit ordinairement conserver les marchandises saisies jusqu'à ce qu'une décision de justice soit intervenue. Le temps nécessaire pour obtenir une décision définitive est parfois assez long ; pendant ce délai les marchandises encombrent inutilement le matériel ou les magasins du voiturier. Dans ces conditions les frais de magasinage atteignent souvent des sommes considérables.

Aussi fut-il question, en 1900, d'enlever aux créanciers de l'expéditeur et du destinataire (à l'exception cependant du vendeur impayé) la faculté d'opérer entre les mains du voiturier la saisie des marchandises qui lui ont été confiées, par une disposition analogue à celle contenue dans l'art. 33 de la loi du 24 Germinal an XI, qui n'admet aucune opposition sur les sommes versées en compte courant à la Banque de France.

Le Ministre fit à ce sujet une enquête auprès des Chambres de Commerce (1), qui donnèrent généralement un avis défavorable à la modification proposée.

La Chambre de Commerce de Paris se prononça contre la suppression du droit de saisie (2).

La Chambre de Commerce de Lyon donna également un avis défavorable. Après une sérieuse étude de la question, elle justifia son opinion en déclarant que le principe de la saisie, qui dérive à la fois du droit et de l'équité, devait être maintenu et qu'il serait certainement dangereux, pour quelques difficultés d'exécution, de limiter les droits du créancier et de créer un principe d'insaisissabilité basé sur une situation spéciale et temporaire de certains biens du débiteur (3).

(1) Circulaire du Ministre du Commerce en date du 26 octobre 1900.

(2) V. Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris, 9 mars 1901.

(3) La Chambre de Commerce de Lyon proposa cependant une modification en demandant l'addition suivante à l'art. 557 du Code de Proc. civ.

« Toutefois lorsqu'il s'agira d'une saisie-arrêt pratiquée sur des marchandises en cours de transport, le saisissant ou la

Nous pensons également, que malgré les nombreux inconvénients que présentent les saisies sur marchandises en cours de transport, il est nécessaire, dans l'intérêt de la correcte exécution des contrats, que le droit de gage général conféré aux créanciers par l'art. 2092 du Code Civil ne soit pas sur ce point restreint.

En effet, il serait inadmissible qu'un débiteur aux abois ou un commerçant sur le point de cesser ses paiements puisse soustraire aux voies d'exécution de ses créanciers tout ou partie de ses biens mobiliers en les remettant à une compagnie de chemins de fer.

D'ailleurs, l'atténuation des inconvénients inhérents à de telles saisies doit être recherchée non dans une modification de détail, mais dans une refonte générale de notre législa-

« compagnie de transport devra aviser le destinataire et l'expéditeur par simples lettres adressées le jour même de la saisie.
« En ce cas le destinataire et l'expéditeur, à la requête du plus
« diligent des deux, auront la faculté de retirer les marchandises
« saisies en payant les frais de transport avec légitimes accessoi-
« res et en déposant à la caisse des dépôts et consignations
« le montant de la valeur des marchandises qui appartiendra à
« qui de droit après décision de justice ».

La solution ainsi proposée paraissait présenter l'avantage de maintenir la possibilité de la saisie, tout en permettant d'organiser une procédure rapide donnant satisfaction aux intérêts en cause. Mais il est probable que cette procédure aurait fréquemment donné lieu à des difficultés assez nombreuses pour la solution desquelles il aurait été nécessaire d'introduire une instance devant les tribunaux.

tion des transports ainsi que de celles des voies d'exécution (1).

Parmi les deux saisies mobilières du droit commun, la saisie exécution n'est pas utilisable en la matière ; en effet, les conditions dans lesquelles elle peut être pratiquée ainsi que les formes de son exécution exigent que ce soit le débiteur saisi qui ait la possession des meubles saisis. La saisie exécution est donc impossible lorsque c'est un voiturier qui se trouve en possession des meubles saisis à titre de détenteur précaire.

La Doctrine est unanime sur ce point et la Jurisprudence en décide toujours ainsi (2).

Quant à la saisie-arrêt, elle apparaît comme parfaitement applicable en l'espèce. En effet, la saisie-arrêt est la procédure par laquelle un créancier arrête entre les mains d'un tiers, les sommes d'argent ou les objets mobiliers qui sont dus ou qui appartiennent à son débiteur. Le dit créancier obtient ensuite par un jugement, jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, la délivrance de ces sommes ou du prix provenant de la vente des objets.

(1) Sur les propositions de modifications d'ordre général à apporter à la saisie-arrêt, v. proposition de M. Guillaume CHASTENET, député (*Journal Officiel*, Documents Parlementaires, 16 février 1910, p. 118) ; Projet de la Commission extra-parlementaire pour la refonte du Code de Proc. Civ. (*Lois Nouvelles*, 1910, 2^e partie, p. 9 et 25).

(2) Sic. : Bordeaux, 30 novembre 1875 (B. A., 1876, p. 187) ; Cass., 4 décembre 1867 (D. P. 67. 1. 471). Ce dernier arrêt est critiqué en note au Sirey (68. 1. 97) par M. RODIÈRE, professeur à la Faculté de Droit de Toulouse.

Aussi les auteurs et les tribunaux décident, d'une façon constante, que la saisie-arrêt des marchandises en cours de transport est possible.

Au surplus, une telle saisie est implicitement autorisée par l'art. 59 des tarifs généraux P. V., qui range les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication, parmi les marchandises en souffrance.

La saisie-arrêt étant reconnue possible, il importe de déterminer d'une part quels sont les créanciers qui pourront y recourir ; d'autre part quels seront les effets d'une telle saisie.

Conformément aux principes généraux de la saisie-arrêt, le saisissant doit posséder contre le tiers saisi une créance liquide, certaine et exigible et être muni d'un titre exécutoire, ou, à défaut, de la permission du juge. Le créancier saisissant ne peut, d'autre part, former valablement opposition qu'entre les mains d'un tiers saisi, débiteur du saisi.

Si la première condition ne soulève en matière de saisie de marchandises aucune difficulté particulière, il n'en est pas de même pour la deuxième.

En effet, lorsqu'une saisie-arrêt est pratiquée entre les mains d'un voiturier, ce dernier ignore le plus souvent à qui appartiennent les marchandises ; d'ailleurs, le créancier qui utilise la mesure *conservatoire* que constitue la saisie-arrêt (1), le fait assez fréquemment sur de simples présomptions et peut, par conséquent, se trouver dans la même incertitude que le voiturier.

(1) Pendant la première partie de la procédure.

Le voiturier tiers-saisi se trouve donc ordinairement dans une situation difficile : le propriétaire des marchandises saisies prétendra que la saisie ne peut produire d'effets à son égard et que, par conséquent, les marchandises doivent lui être livrées. Si le transporteur déférant aux injonctions de celui qui se prétend à tort propriétaire, effectue par erreur entre les mains de celui-ci la remise des marchandises, le saisissant agira contre lui, pour lui réclamer réparation du préjudice causé par cette erreur. Le voiturier se verra donc, dans un pareil cas, obligé de rembourser au saisissant le montant de la créance qui a motivé la saisie-arrêt, jusqu'à concurrence de la valeur des marchandises.

La jurisprudence a toujours appliqué rigoureusement le principe de la responsabilité du voiturier tiers saisi, et décide que les compagnies de chemins de fer ne peuvent se faire juges de la validité des oppositions pratiquées sur les marchandises transportées (1).

Aux termes de cette jurisprudence, les compagnies de chemins de fer sont donc en droit de refuser la livraison des marchandises, tant qu'on ne leur justifie pas d'une mainlevée ou d'une décision judiciaire indiquant entre quelles mains elles doivent se dessaisir.

En résumé, contrairement aux principes ordinaires, une saisie-arrêt dirigée contre un tiers-saisi qui n'est pas débi-

(1) Cass. 20 juin 1876 (D. P. 77. 1. 134), 19 juillet 1882 (D. P. 83, 1. 126), 17 avril 1889 (D. P. 89. 1. 408) ; Paris, 12 juillet 1876 Rouen, 28 janvier 1878 et Paris, 5 mars 1879 (D. P. 79. 2. 103).

teur du saisi, rend, malgré son irrégularité, les objets saisis indisponibles entre les mains du tiers-saisi.

Mais le fait que la saisie-arrêt porte sur des objets mobiliers se trouvant entre les mains d'un voiturier apporte d'autres modifications à la procédure ordinaire. La compagnie de chemins de fer devenue dépositaire des marchandises saisies, peut se dégager de la responsabilité lui incombant de ce fait en assignant en référé le créancier saisissant et le tiers saisi, pour demander la nomination d'un séquestre. En fait, les compagnies de chemins de fer n'usent pas de cette faculté ; elles préfèrent percevoir les frais de magasinage, auxquels elles ont incontestablement droit, d'ailleurs ce droit leur est actuellement expressément réservé par un arrêté ministériel (1). Le paiement de ces droits de magasinage est garanti par le privilège de l'art. 2102, 6° du Code civil.

D'autre part, si les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de prévenir le saisi de l'existence de la saisie-arrêt (2), puisque c'est au saisissant qu'il appartient de remplir les formalités prévues à cet égard par l'art. 563 du Code Proc. Civ. elles sont aux termes de l'art. 59 des tarifs généraux P. V. tenues d'adresser un avis de souffrance à l'expéditeur (3).

(1) Cf. : art. 34 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés ministériels du 28 février 1903, 27 février 1905 et 15 janvier 1917.

(2) Sic : Cass. 20 juin 1876 et 19 juillet 1882, précités.

(3) Cet avis de souffrance, qui doit être mis à la poste dans un délai de 24 heures pour les marchandises adressées en gare et de 48 heures pour celles adressées à domicile, est nécessaire pour permettre la perception des taxes de magasinages majorées.

Si les marchandises saisies-arrêtées sont susceptibles de se détériorer rapidement, s'il s'agit par exemple de produits alimentaires, le voiturier est en droit de provoquer la vente de ces marchandises. En effet, il y a contestation au sens de l'art. 106 du Code Comm. ; le voiturier peut demander au président du Tribunal de Commerce ou, à son défaut, au juge de paix d'ordonner par ordonnance rendue au pied d'une requête la vente des marchandises (1). Nous pensons que le voiturier a non seulement le droit, mais encore le devoir de provoquer la vente des denrées périssables lorsqu'elle est nécessaire ; en effet, le voiturier devenu dépositaire des marchandises est tenu d'apporter à la garde des choses déposées « les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent » et, par conséquent, de prendre toutes les mesures utiles pour la conservation de la valeur représentée par les marchandises saisies.

D'ailleurs si les marchandises frappées d'opposition ne sont pas vendues sur la demande du voiturier, le jugement définitif, s'il admet la validité, ordonnera la vente des objets et indiquera à qui devra être distribué le prix en provenant.

Pour compléter l'étude de la situation du tiers saisi, il importe de remarquer que le droit qu'a le voiturier de conserver la marchandise frappée d'opposition souffre exception lorsque les marchandises saisies-arrêtées font l'objet d'une expédition contre remboursement. La jurisprudence décide dans ce cas que les oppositions émanées des créan-

(1) Sic : Cass. 20 juin 1876 et 19 Juillet 1882, précités, 13 avril 1885 (S. 86. 1. 219), 17 avril 1889, précité.

ciers du destinataire sont sans valeur à l'égard de l'expéditeur qui peut, malgré elles, user de son droit de disposition pour se faire retourner la marchandise ou pour désigner un autre destinataire (1) ; de plus les compagnies de chemins de fer restent tenues de livrer les marchandises au destinataire si celui-ci offre de payer le montant du remboursement dont elles sont grevées. Si la compagnie refuse de mettre les marchandises à la disposition de l'expéditeur, non seulement elle perd le droit de lui faire payer les frais de magasinage, mais son refus autorise ledit expéditeur à lui réclamer des dommages-intérêts dont le montant peut s'élever à la valeur des marchandises non restituées. Il y a lieu d'approuver cette jurisprudence, bien que les motifs sur lesquels elle fonde sa décision en déclarant que l'expéditeur est toujours propriétaire des marchandises expédiées contre remboursement soient des plus contestables (2).

En dehors de ce cas, la jurisprudence décide que les saisies pratiquées par les créanciers de l'expéditeur ne seront valables qu'à condition d'être opérées tant que l'expéditeur est propriétaire des marchandises. Lorsque la propriété est passée au destinataire, seuls les créanciers de ce dernier pourront utilement effectuer une saisie-arrêt. Comme nous l'avons déjà vu, la saisie-arrêt, même incorrectement pratiquée, rend les marchandises indisponibles entre les mains du voiturier.

(1) Cass. 26 avril 1882 et 13 avril 1885, précités.

(2) V. *supra*, p. 43.

On conçoit que, dans ces conditions, le créancier d'une des parties intéressées au contrat de transport puisse causer un grave préjudice au propriétaire des marchandises en opérant et en maintenant une saisie nulle puisque faite sans cause ; ce dernier pourra, dans ce cas, demander et obtenir des dommages-intérêts en réparation du préjudice ainsi causé.

La théorie de la jurisprudence qui décide de la validité de la saisie-arrêt en se plaçant uniquement au point de vue de la propriété a été adoptée par la majorité des auteurs (1). Mais ce système est mauvais au point de vue économique, il est en effet nécessaire d'éviter autant que possible l'immobilisation des marchandises.

M. Josserand a imaginé un système qui permet d'éviter une grande partie de ces inconvénients. Après avoir remarqué que la saisie-arrêt peut porter non seulement sur les biens qui, se trouvant entre les mains du tiers saisi, sont la propriété du saisi, mais encore sur tous les meubles possédés par le tiers saisi vis-à-vis desquels le saisi peut faire valoir un droit de créance, ce savant auteur déclare qu'on ne doit pas lier les deux questions de la propriété des marchandises et de la saisie-arrêt (2).

En conséquence, d'après ce système, le droit de saisie est attribué aux créanciers du titulaire du droit de disposition, lequel est le véritable créancier du transporteur.

(1) Sic : LYON-CAEN et RENAULT, n° 586 ; SARRUT, n° 355 ; DUVERDY, n° 23 bis ; FÉRAUD-GIRAUD, n° 1073.

(2) Cf. : JOSSERAND, n°s 413 et s.

La saisie, pratiquée par les créanciers de la partie qui ne possède pas le droit de disposition, sera sans effet à l'égard de l'autre partie. Mais, dans ce cas, si celui qui est titulaire du droit de disposition n'en use pas, l'opposition ayant été valablement pratiquée sur une créance conditionnelle empêchera la livraison à la partie saisie et pourra parfaitement aboutir à un jugement de validité.

Nous pensons qu'en effet, la notion de propriété des marchandises saisies n'est pas la seule dont on doive tenir compte pour juger de la validité de l'opposition ; on doit examiner également si le voiturier est débiteur, vis-à-vis du saisi, de l'obligation, soit de lui livrer les marchandises, soit, ce qui revient au même, de les livrer conformément à ses ordres.

En d'autres termes, deux facteurs entrent en ligne de compte : la notion de propriété des marchandises, la notion du droit de disposition.

On comprend très bien, sans qu'il soit nécessaire de citer des exemples, qu'il peut arriver que le propriétaire des marchandises ne soit pas titulaire du droit de disposition ; dans ce cas, le tribunal appelé à juger de la validité de la saisie arrêt devra statuer sur ces deux points (1). Il devra tenir compte à la fois du contrat de transport et du contrat antérieurement conclu dont le transport constitue l'exécution.

Le juge peut, en pareil cas, se trouver en face d'une infinie variété de cas d'espèces, chacun de ces cas doit être l'objet d'un examen particulier, pour être tranché conformément aux principes généraux de droit commun.

(1) Sic : LETURCO, p. 107.

Nous estimons, en effet, qu'il est impossible, en l'état actuel de notre législation en matière de transport, et en matière de voies d'exécution, de dégager des principes d'ordre général, capables de déterminer *a priori* la solution des cas d'espèces. On doit cependant décider que lorsque le saisi est à la fois propriétaire des marchandises et titulaire du droit de disposition, la saisie-arrêt à laquelle il est procédé contre lui est toujours valable.

La question de saisie des marchandises en cours de transport se révèle à l'examen infiniment complexe ; en présence de l'insuffisance de notre législation, il importe de ne pas céder trop facilement aux nécessités de la pratique, qui exigent que le sort de telles oppositions soit rapidement fixé. En effet, on risquerait ainsi de violer les principes de l'équité, le plus souvent d'une façon irréparable : en fait, on a ordinairement recours à une saisie pour essayer de limiter les pertes qui menacent de résulter de l'insolvabilité du débiteur ; le créancier qui par suite d'une erreur est injustement privé d'un gage, régulièrement mis sous la main de justice, se trouvera donc ordinairement sans recours utile permettant de réparer de cette erreur.

En résumé, en cas de saisie de marchandises en cours de transport, d'une part, la responsabilité du voiturier se trouve engagée par l'exercice d'une procédure née d'une *res inter alios acta* ; d'autre part, le fonctionnement actuel de cette voie d'exécution ne correspond pas entièrement aux besoins du commerce.

Une nouvelle réglementation du contrat de transport en concordance avec une réglementation des saisies apparaît donc comme indispensable aussi bien dans l'intérêt des transporteurs que dans l'intérêt du public.

CONCLUSION

« Cinq articles du Code Civil, treize articles
« du Code de Commerce suffisaient sans doute
« à régler les rapports entre public et voiturier
« aux temps — combien ils nous paraissent éloi-
« gnés aujourd'hui ! — du coche d'eau et de la
« patache.

« La transformation économique opérée pen-
« dant la première moitié du siècle, l'introduc-
« tion d'un mode nouveau de locomotion de-
« vaient avoir bientôt pour conséquence de
« profondes modifications dans la législation des
« transports ».

Paul WAUWERMANS. *Le contrat de transport*,
préface (Gand, 1891).

Cette étude nous permet de dégager deux constatations principales : tout d'abord la remarquable importance que présente le récépissé, et, d'autre part, l'insuffisance de notre législation dans la matière du contrat de transport terrestre, qui occupe cependant une toute première place dans la vie économique moderne.

Le récépissé est en effet le titre probatoire essentiel qui constate le contrat de transport et en règle toutes les conditions (1).

(1) V. Cass., 4 juillet 1876 (B. A. 1876, p. 204).

De plus, c'est en principe à celui qui en est détenteur qu'est réservé le droit de donner au transporteur des instructions modifiant le contrat de transport primitif.

D'autre part, les tiers peuvent généralement traiter en toute sécurité, au sujet des marchandises transportées, avec le titulaire du récépissé (1).

Enfin la saisie-arrêt effectuée par les créanciers des diverses parties intéressées au contrat de transport ne sera le plus souvent efficace que si elle est pratiquée contre le titulaire du récépissé.

En résumé, grâce aux travaux de la doctrine et de la jurisprudence, le récépissé est devenu le titre probatoire essentiel, qui permet le plus souvent de résoudre avec certitude l'infinie variété des difficiles problèmes que soulève l'exécution du contrat de transport.

Mais le récépissé, dont la création est due à des préoccupations d'ordre fiscal, se ressent de ses origines et est incapable de rendre tous les services qu'on pourrait attendre de lui.

En effet, la présomption qu'on peut en général tirer de sa détention n'est pas absolue, et, de plus, c'est un titre à personne dénommée dont la valeur est limitée à deux personnes.

(1) Dans le commerce, l'usage d'effectuer le paiement des marchandises contre remise du récépissé est assez fréquent. V. à ce sujet : Dijon, 9 juin 1869 (J. Tr. C. 1870, p. 152, n° 6647); Comm. Seine, 23 juillet 1873 (J. Tr. C. 1874, p. 12, n° 7904), 20 juin 1914 (J. Tr. C. 1916, p. 174, n° 19867).

Ces inconvénients font ressortir combien l'insuffisance de la législation relative au contrat de transport a retardé et compromis l'harmonieux développement du système juridique élaboré par les auteurs et les tribunaux.

Il est d'usage en terminant l'étude d'une institution juridique de signaler au législateur quelques innovations à réaliser et de lui proposer un exemple les progrès accomplis par les législations étrangères. C'est pourquoi nous nous permettons de dire qu'il est actuellement indispensable qu'une œuvre de codification du contrat de transport soit entreprise et que les divers textes, épars dans le Code Civil, le Code de Commerce, les arrêtés ministériels, les tarifs généraux intérieurs et communs, soient réunis et refondus.

Il est nécessaire qu'intervienne une nouvelle rédaction, faite suivant une unité de vues juridiques indispensable pour qu'une œuvre soit utile et durable et que cette nouvelle législation tienne compte des nécessités pratiques et des desiderata du commerce et des exigences du service des chemins de fer.

On peut remarquer qu'à l'heure actuelle le législateur pourrait donner au contrat de transport une réglementation qui ait quelque chance d'être durable.

En effet, ce contrat a pu jusqu'ici se développer pour ainsi dire coutumièrement, grâce au système de l'homologation ministérielle des tarifs qui, dans la matière des conditions d'application des tarifs généraux, a permis d'aider la jurisprudence et la doctrine à consacrer les nécessités économiques dans la mesure où cette œuvre n'a pas été contrariée par nos textes législatifs.

Dans la matière qui nous occupe, il serait à souhaiter que tout d'abord l'inutile dualité des titres probatoires fût

supprimée ; en effet, leur existence simultanée dans notre législation est d'autant plus inutile que l'assimilation entre les deux titres est maintenant complète ; on ne peut signaler pratiquement aucune différence entre les effets de la lettre de voiture et ceux du récépissé ; mais, en fait, leur coexistence entraîne dans notre droit de nombreuses autant qu'inutiles complications, qui se traduisent en pratique par bon nombre de procès entre les transporteurs et le public. Il est donc désirable que le récépissé soit supprimé et que le contrat de transport terrestre soit constaté au moyen d'un titre délivré par le transporteur sur le vu et après vérification de la déclaration de l'expéditeur. Ce titre portant dans tous les cas le nom de lettre de voiture (1), serait l'unique instrument probatoire du contrat de transport. Sous réserve des *desiderata* exprimés plus loin, il contiendrait les mêmes mentions que le récépissé actuel.

D'autre part, il conviendrait que la valeur probatoire du récépissé ne demeure plus limitée aux deux personnes intéressées au contrat de transport (expéditeur et destinataire), dans ce but il y aurait lieu de lui donner la forme à ordre.

Depuis longtemps, un assez grand nombre de vœux ont été présentés dans ce sens.

Notamment en 1896, plusieurs chambres syndicales avaient demandé au Ministre du Commerce l'assimilation

(1) Nous donnons la préférence au terme *lettre de voiture* afin d'éviter d'inutiles modifications à nos codes, qui emploient toujours cette expression.

des récépissés de chemins de fer aux connaissements, au point de vue de la négociabilité et de la transmissibilité par endossements.

Elles faisaient ressortir, dans les termes suivants, les avantages que le récépissé à l'expéditeur présenterait ainsi comme instrument de crédit pour les transactions commerciales :

« Devenu attributif de propriété au profit du destinataire, qui souvent escompte sur le vu de cette pièce la valeur de la marchandise, il faciliterait les emprunts en banque soit au destinataire lui-même, soit à la personne qu'il se serait substituée par endossement ; le droit pour le destinataire de disposer librement de la marchandise donnerait aux transactions plus de sécurité, en mettant l'expéditeur dans l'impossibilité de changer la destination en cours de route. Enfin, dans le cas de déconfiture ou de faillite de l'expéditeur, une marchandise en cours d'expédition ne pourrait plus être retenue et réalisée au profit de la faillite, comme cela se pratique actuellement, même quand la marchandise a été payée d'avance, le destinataire qui a versé ou expédié les fonds ne venant qu'au marc le franc, comme les autres créanciers, dans la répartition de l'actif mobilier » (1).

La transformation du récépissé en titre à ordre présenterait de nombreux avantages, et notamment celui d'assurer la facilité et la sécurité des contrats sur marchandises en cours de transport.

(1) Ces documents nous ont été communiqués par l'Office des Transports des Chambres de Commerce du Sud-Est.

Mais un certain nombre d'objections ont été élevées contre une telle transformation.

Certains auteurs ont fait remarquer que la négociabilité présente beaucoup moins d'intérêt pour les récépissés que pour les connaissements, étant donné que les transports par chemin de fer sont d'une durée beaucoup moins longue que les transports maritimes et que, par suite, les transactions sur les marchandises en cours de route sont beaucoup moins fréquentes.

Cette objection ne paraît pas présenter une grande valeur, car prétendre qu'un progrès ne doit être réalisé que lorsqu'il est absolument indispensable, est un bien faible argument. La multiplicité et la facilité des transactions importent au plus haut point à l'activité économique, source de la richesse générale du pays.

D'ailleurs, un certain nombre de législations étrangères ont admis que la forme à ordre pouvait être employée pour la lettre de voiture. En Allemagne, le voiturier peut exiger la confection d'une lettre de voiture non transmissible, réglant les conditions de transport et l'expéditeur peut réclamer au voiturier un bulletin de changement ou *Ladeschein*, transmissible par endossement. Le *Ladeschein* constate pour le voiturier l'obligation de livrer les marchandises à destination; on peut dire que les énonciations de ce titre déterminent les rapports entre le voiturier et le destinataire, à l'exclusion des conditions du contrat de transport qui n'y sont pas relatées. Il paraît que ce titre n'est guère employé dans les transports par voie ferrée, à raison, d'une part, de la complexité d'un système qui admet deux titres probatoires pour le même transport, et, d'autre part, de l'insuffisance des droits attachés à la déten-

tion du *Ladeschein*. La loi italienne admet que la lettre de voiture peut être nominative, au porteur ou à ordre. Lorsque le titre probatoire revêt l'une de ces deux dernières formes, elle attribue, dans la mesure la plus complète, le droit de disposition au porteur régulier de l'exemplaire signé du voiturier (1).

En continuant l'examen des objections que l'on a faites à la création d'un récépissé à ordre dans la loi française, nous voyons que certains auteurs ont prétendu que cette innovation était inutile, du fait que l'expéditeur a la faculté d'utiliser la forme à ordre, à condition d'employer la lettre de voiture prévue par les art. 401 et 402 du Code Comm.

Mais nous ne croyons pas que l'emploi de la clause à ordre dans la lettre de voiture soit possible, en l'état actuel de notre législation, du moins pour les transports parchemins de fer (2). L'article 402 du Code Comm. qui déclare que la

(1) Code de Commerce italien, mis en vigueur le 1^{er} janvier 1883, art. 392 : « Si l'expéditeur le requiert, le voiturier est tenu de lui remettre un double de la lettre de voiture, revêtu de sa signature.

Si la lettre de voiture est libellée à ordre ou au porteur, l'endossement ou la remise de l'exemplaire signé du voiturier a pour objet de transférer la disponibilité des objets transportés.

Les conventions qui ne sont pas contenues dans la lettre de voiture n'ont d'effet ni vis-à-vis du destinataire, ni vis-à-vis du possesseur d'une lettre de voiture à ordre ou au porteur signée du voiturier. »

(2) Sic : BEDARRIDE, t. I, n^{os} 368 et s.; RUBEN DE COUDER, V^e lettre de voiture, n^o 222; FÉRAUD-GIRAUD, t. I, n^o 132; PICARD, t. IV, n^o 685. Contra : JOSSEMAND, n^{os} 355 et s.

lettre de voiture *indique le nom de celui à qui la marchandise est adressée* paraît interdire la clause à ordre, d'ailleurs lorsque le Code de Commerce en autorise l'emploi dans un titre, il le mentionne formellement et notamment dans l'art. 281 pour le connaissance et dans l'art. 110 pour la lettre de change. D'autre part; la déclaration d'expédition exigée pour tout envoi devant, d'après les art. 44, P. V. et 48, G. V. des tarifs généraux, indiquer le *nom et l'adresse du destinataire*, la jurisprudence considérerait probablement comme nulle la clause à ordre insérée dans une lettre de voiture, en déclarant qu'elle est contraire à une disposition expresse des tarifs dûment homologués par l'autorité compétente (1).

La plus grave objection que l'on ait faite à la transformation du récépissé en titre à ordre, c'est qu'une telle réforme paraît devoir entraîner la suppression de l'envoi d'avis d'arrivée des marchandises; les auteurs de cette objection indiquent que cet avis ne parviendrait qu'avec un long retard en raison de la série de transmissions qu'il devrait subir depuis le destinataire initial jusqu'au destinataire réel, par l'intermédiaire de tous ceux qui auraient endossé le récépissé.

Or, l'envoi de la lettre d'avis joue un rôle particulièrement important dans les transports de marchandises. En effet,

(1) Cf. : Amiens, 27 février 1914. Cet arrêt déclare la clause : « *livrable au porteur du récépissé* » inscrite sur ce dernier par les agents de la compagnie sur la demande de l'expéditeur, nulle pour des motifs tirés de l'art. 44, P. V. précité; motifs entièrement applicables à la lettre de voiture.

d'une part, les compagnies de chemin de fer tiennent à connaître d'une façon exacte le destinataire pour pouvoir effectuer l'envoi de l'avis d'arrivée des marchandises, cet envoi étant nécessaire pour faire courir le délai d'enlèvement des marchandises (1) et pour permettre la perception des frais de magasinage qui ne sont exigibles qu'après l'expiration de ce délai (2).

D'autre part, la jurisprudence ayant décidé d'une façon constante que, si les compagnies de chemin de fer peuvent aviser les destinataires de l'arrivée en gare des envois qui leur sont destinés, elles ne sont pas tenues de le faire (3), les commerçants réclament depuis longtemps avec insistance que l'envoi de la lettre d'avis soit rendu obligatoire pour les compagnies (4). Un tel système donnerait, en effet, une très grande facilité pour exercer l'action en responsabi-

(1) Cf. : art. 31 et 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié par les arrêtés ministériels des 21 décembre 1900, 28 février 1903 et 9 avril 1918 et art. 51 et 52 des tarifs généraux intérieurs et communs P. V.

(2) Cf. : art. 18, 22, 23 et 27 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié par les arrêtés ministériels du 5 janvier 1907 et 9 avril 1918, et art. 16, 29, 30 et 38 des tarifs généraux intérieurs et communs P. V.

(3) Cass. 15 juin 1900 (D. P. 1900. 1. 501), 29 décembre 1909 et 25 janvier 1910 (D. P. 1912. 1. 153), 24 juin, 7 juillet, 4 et 5 août et 12 novembre 1913 (D. P. 1914. 1. 290), 26 janvier et 9 février 1915 (D. P. 1916. 1. 160). V. aussi : *Ann. du Comm.*, 1903, p. 369.

(4) Cf. : proposition de résolution, Chambre des députés, *Journal Officiel*, débats, 1912, n° 1659, p. 102 et B. A. 1913, 1, p. 33. *Bulletin de l'Office des transports des Chambres de Commerce du Sud-Est*, n° 12, p. 34 et n° 50, p. 32.

lité pour retard, tandis qu'actuellement, cette action est le plus souvent paralysée par le fait que les destinataires ont négligé d'aller réclamer les marchandises à l'expiration des délais de transport ou de faire constater l'impossibilité où se trouve la gare de les livrer.

Cette objection, quoique sérieuse, ne paraît pas décisive, il existe, en effet, un moyen pratique pour éviter les inconvénients qui viennent d'être signalés.

Supposons que les expéditions de marchandises soient effectuées, comme sous l'empire de la législation actuelle, à destination d'une gare fixée et d'un destinataire dénommé, mais que le récépissé délivré soit un titre à ordre, sur présentation duquel la livraison serait faite au destinataire ou à son ordre.

Remarquons que l'expéditeur pourrait établir ce titre soit à ordre à son profit, en s'inscrivant lui-même comme destinataire sur la déclaration d'expédition, soit à ordre au profit d'un tiers.

Pour que l'envoi de l'avis d'arrivée des marchandises (1) demeurât facilement possible, il suffirait de décider que le dernier bénéficiaire de l'endossement est obligé de prévenir la gare destinataire d'avoir à lui adresser la lettre d'avis.

Si le dernier bénéficiaire négligeait d'aviser en temps voulu le transporteur, celui-ci devrait, dès l'arrivée des marchandises, envoyer l'avis d'arrivée au destinataire figurant au récépissé, lequel serait obligé de transmettre cette lettre d'avis au premier endossataire, qui serait obligé de la

(1) Nous pensons qu'il y aurait lieu de rendre cet envoi obligatoire.

transmettre à l'endossataire suivant et ainsi de suite jusqu'au dernier bénéficiaire.

Cet envoi de la lettre d'avis au premier destinataire serait suffisant pour servir de point de départ au délai d'enlèvement des marchandises et, par suite, pour faire courir les frais de magasinage.

Les droits des compagnies de chemins de fer seraient ainsi sauvegardés : quant à ceux du destinataire, ils seraient également respectés, puisque, sauf négligence de sa part, le transporteur serait dans l'obligation de le prévenir dès l'arrivée des marchandises.

Cet exposé du fonctionnement proposé pour l'emploi du récépissé à ordre démontre que cet emploi n'entraînerait, pour les expéditions auxquelles expéditeur et destinataire n'entendent apporter aucune modification (1), d'autre formalité que la transmission, par l'expéditeur au destinataire, du récépissé qui dans notre système est exigé pour la livraison.

Il n'y aurait donc pas grand inconvénient, si l'on admettait le principe du récépissé à ordre, à adopter la forme à ordre obligatoire, à l'exclusion de la forme à personne dénommée ou de la forme au porteur.

En effet, il importe toujours de rechercher dans une législation l'unité et la simplicité, dans la mesure où elles

(1) Il est évident que de telles expéditions constituent une grosse majorité et que, par suite, un système qui les générerait en exigeant un grand nombre de formalités nouvelles perdrait, de ce seul fait, beaucoup de sa valeur.

peuvent être obtenues sans nuire aux principes généraux du droit et de l'équité (1).

L'adoption d'une forme unique éviterait les inconvénients qui ne manqueraient pas de résulter de la coexistence de plusieurs systèmes. Ces inconvénients sont multiples : tout d'abord, en matière de ventes commerciales, lorsque le contrat ne fixerait pas la nature du titre à employer pour constater l'expédition, un tel silence pourrait être de nature à occasionner des procès essentiellement gênants pour les transactions ; d'autre part, la coexistence de plusieurs modèles de titres probatoires apporterait certainement un trouble dans l'esprit du public, trouble que les transporteurs pourraient, grâce à leurs puissants moyens d'action, utiliser pour imposer la forme du titre qui leur conviendrait le mieux (2) ; il est probable que cette forme ne serait pas celle qui satisferait le plus aux besoins du public.

Seule, en effet, la transformation du récépissé en titre à ordre conviendrait entièrement aux nécessités de la pratique, car seule la forme à ordre permettrait de considérer la possession du titre probatoire comme constituant un criterium absolu.

(1) Les législateurs contemporains ont souvent perdu ce principe de vue ; aussi les résultats obtenus ont été des plus fâcheux. Certaines lois contenant les réformes les plus utiles sont restées des textes morts. A ce sujet, on peut citer les lois relatives à la petite propriété, aux retraites ouvrières et paysannes, aux warrants hôtelier et agricole.

(2) Cf. : supra, p. 24 et s. : vers 1860 les compagnies de chemins de fer, dans le but de faire disparaître la lettre de voiture, ont peu à peu amené le public à user uniquement du récépissé.

On devrait, bien entendu, attribuer au seul porteur du récépissé, bénéficiaire d'un endossement régulier, le droit de disposition ainsi que le droit d'utiliser la valeur représentative de ce titre probatoire pour faire des contrats au sujet des marchandises transportées ; il y aurait également lieu de décider que les oppositions pratiquées entre les mains du transporteur ne seraient valables qu'à condition d'être faites par les créanciers du titulaire du récépissé.

D'autre part, l'action en responsabilité contre le transporteur, en vue d'obtenir de ce dernier les dommages et intérêts dus pour retard, perte ou avarie, l'action en résolution du contrat (laissé pour compte), ainsi que l'action en détaxe ne pourraient être exercées que par le porteur régulier du récépissé.

Vu : Le Doyen de la Faculté,
Montpellier, 8 juin 1921.
Jules VALÉRY.

Vu : Le Président de la thèse,
Montpellier, 8 juin 1921.
Jules VALÉRY.

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 8 juin 1921.
Le Recteur,
Jules COULET.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	7
INTRODUCTION	11
CHAPITRE PREMIER. — Nature juridique du contrat de transport	15
CHAPITRE II. — Du droit de disposition	33
CHAPITRE III. — Des contrats sur marchandises en cours de transport	53
CHAPITRE IV. — Des saisies de marchandises en cours de transport	63
CONCLUSION	75
